<36602284230012

<36602284230012

Bayer. Staatsbibliothek

J. germ.
170 fa - 7

Digitized by Google

Digitized by Google

Sammlung
der
Hamburgiſchen Geſetze und Verfaſſungen
in
Bürger- und Kirchlichen, auch Cammer-
Handlungs- und übrigen Policey-
Angelegenheiten und Geſchäften
ſamt
hiſtoriſchen Einleitungen.

Der Siebente Theil
in welchem
der dritten Abtheilung der Handels-Rechte zwote
Unter-Abtheilung vom Schiffs- und See-Rechte
und
die vierte Abtheilung
von Peinlichen Handels-Gerichten und Rechten
enthalten ſind.

Hamburg,
gedruckt und verlegt von J. C. Piſcator, E. Hochedlen und
Hochweiſen Raths Buchdrucker.
1769.

BIBLIOTHECA
REGIA
MONACENSIS.

Handels-Rechte.

Zwote Unter-Abtheilung.

Schiffs- und See-Rechte.

§ 140.

Unterſchied zwiſchen dem Waaren-Handel zu Lande und zu Schiffe.

Nachdem ich in dem vorhergehenden Bande die Eigenſchaft und Rechte der Geld- und Wechſel-Handlung beſchrieben, welches die erſte Unter-Abtheilung der Rechte der Handels-Sachen war, ſo mache ich in dem ietzigen und bey der andern Unter-Abtheilung den Anfang mit den Rechten der Waaren-Handlung und der Verbindungen, die bey denenſelben im groſſen Commercio getroffen werden. Und hiebey gebraucht es einer Einleitung zu den verſchiedenen ein- und ausheimiſchen, ſowohl zu Lande, als zu Waſſer, und über See, zu treiben gewöhnlichen, Handlungs-Geſchäfften meiner Mit-Bürger, ſo wie ſie ſolche immer mehr zu verbreiten, und ein Gewerbe mit dem andern zu verbinden, oder zu verwechſeln, ſich beſchäfftigt halten.

§ 141.

Hamburgiſcher Land-Handel.

Zu den Gattungen des einheimiſchen Land-Commercii rechne ich zuerſt und allermeiſt den Verkauf von des Groß-Händlers entweder eigenen, oder in Commiſsion ihm geſchickten, Waaren an die Krämer, und Käufer en detail, nach Maaß, Ellen und Gewicht. Auch groſſe Manufacturiſten und Fabrikeurs ſind unter jenen zu zählen. Und ein ſolcher in der Stadt Ringmauern, oder auf derſelben Gebiete, alltäglich fortgehender Umſatz geſchiehet von Hand zu Hand, oder auch wohl durch die Mäkler, und durch geſchloſſenen ſchriftlichen Contract über richtige Ueberliefer-Annehmung und Empfang, oder Zahlung des Geldes. Und kurz, es gelten hier die Rechte, die ich bey dem Kauf- und

Verkauf-Contracte in ihre allgemeine Regeln allſchon gebracht habe, und derentwegen ich mich alſo auf § 400 u. f. des Abſchnittes von Gerichten und Rechten, in der dritten Abtheilung, beziehen will.

§ 142.

Die **zwote** Gattung des einheimiſchen Land-Handels iſt der **Verkauf**, oder **Kauf**, an und von den benachbarten Ländern **an beyden Seiten der Elbe**, wohin, und woher, die Waaren auf Fuhrwerk, oder, wie man zu ſagen pflegt, auf der Achſe, gebracht werden, und mit ſolchem Fuhrwerk die Elbe entweder aus den Bäumen der Stadt nach **Haarburg**, oder beym vierländiſchen Lübeck- und Hamburgiſchen **Zollenſpiecker**, ſo wie hinwieder von ſolchen Orten ab mit denjenigen Bedürfniſſen paßiren, deren man wechſelſeitig benöthiget iſt. Auch bey dieſem Umſatz iſt weiter nichts, als ein, gemeiniglich durch Briefe geſchloſſener, Contract über die in einer ſo genamten Fattura ſpecificirte Waare und Preiſe, und ein **Fracht-Brief**, ſamt deſſelben Regulirung, nöthig, welcher dieſelbe Kraft zu Behuf der Ueberlieferung und des Empfangs, wie ein Connoſſement beym See-Handel, hat, von dem ich ſchon § 40 u. f. bey den Rechten der Sachen in dem Abſchnitte von Gerichten und Rechten geredet habe, und ferner bey näherer Erörterung deſſelben gedenken werde.

§ 143.

Eben dieſe Bewandniß hat es **drittens** mit der, weiter obenwerts **ins deutſche Reich**, nach Schleſien, und bis in die Kaiſerlichen Erzherzoglichen Erbländer und Staaten, gehenden Land-Handlung, wozu an den Mittel-Orten **Factoren und Spediteurs**, ſo wie auch zurück aus ſolchen Staaten zu dem Empfang der Güther beſtellet werden, mit welchen über eine Proviſion eine Verabredung getroffen wird. Und

bey ſelbigen ſowohl, als den in der Nachbarſchaft bleibenden, oder daher eingehenden Güthern und Fracht-Fuhren hat ein ordentlicher Beſtäter die Aufſicht, bey welchem man ſich melden kann, wenn man nach dieſem oder jenem Lande etwas verſandt haben will, von welchem ich ſchon § 13. in der Einleitung Nr. 5. die Nachweiſung gethan habe.

Zu dieſer Gattung des Land-Handels gehört denn vornehmlich auch die **Handlung auf den Meſſen**, als deren keine in Deutſchland iſt, in der ſich nicht auch Hamburger ſelbſt, oder durch ihre Handlungs-Bediente, einfinden, um Waaren darauf aus öffentlichen Laden und Boutiken, oder aus habenden Magazins, einzukaufen und zu verkaufen, und mit baarem Gelde, oder Wechſel-Briefen, von deren Eigenſchaft ich in vorhergehender Abtheilung § 30. 34. 54. 61. 85. 100. das nöthige angezeiget, zu balanciren.

§ 144.

Viertens rechne ich zu dem Land-Transport auch diejenigen Waaren, die aus der Oſt-See nach **Lübeck** und **Kiel** kommen, oder die man, um auf der Oſt-See verfahren zu werden, nach dieſen beyden Städten ſchicket. Und des Endes gehen täglich Poſt- und Fracht-Wagen zwiſchen denenſelben. Auch hiervon iſt an dem oben angezeigten Orte der Einleitung Nr. 5. und 23. ſchon geredet worden.

§ 145.
Handel auf der Elbe, und nach den dahinein flieſſenden Strömen.

Was auf der Elbe nach Hamburg verſchiffet, oder von der Stadt in die an derſelben belegene benachbarte Oerter verfahren wird, das nennet man den **binnenländiſchen Handel**: zu welchem Behuf unterſchiedliche mal in der

Woche gewiſſe Fahrzeuge nach Glückſtadt, Stade und den Braunſchweig-Lüneburgiſchen Landen abgehen, und von dorten wieder nach Hamburg kommen. Auch ſind, nebſt den § 13. der Einleitung Nr. 6. und § 12. der erſten Abtheilung ſchon erwehnten Bört-Leuten auf und nach Amſterdam, eigentliche Fracht-Führer, die, nach Paßirung der Elbe, durch die Bremiſchen und Weſtphäliſchen Länder ihren Weg bis nach Holland nehmen.

Und als eine ſolche Börtſchaft war auch die Fahrt auf der Spree, Havel und Elbe zwiſchen Berlin und Hamburg anzuſehen, worüber ein gemeinſchaftliches Reglement im Jahre 1700 errichtet wurde, welches ich unter den Buchſtaben ZZZZZ. eingeführet habe. Allein durch Zwiſtigkeiten, welche die wechſelſeitigen Schiffer unter ſich erregten, iſt es bis noch ietzo bey einer Hoffnung geblieben, daß die, einige Jahre her davon ausgeſchloſſenen, hieſigen aufwärts fahrenden Schiffer wieder zur Ausübung kommen.

§ 146.

Bey allen dieſen Fahrten werden anders keine Contracte, als über Lohn und Fracht, wie bey dem Land-Handel, erfordert, und dieſe ſind der einzige Gegenſtand, wenn Irrungen ſich darüber erheben. Nur mit dem Holz-Handel aber hat es die beſondere Beſchaffenheit, daß täglich Flöſſer und andere Fahrzeuge die Elbe herab kommen, welche ſowohl groſſe Bäume, als auch Dielen, oder Bretter und Piepen-Stäbe, mit ſich führen; die entweder zu einem gewiſſen Preiſe vorher verſchrieben worden, oder zu ſelbigem auf denjenigen Lager-Plätzen bedungen und verkauft werden, welche an mehr denn einem Orte in der Gegend des Ober-Baums dazu angewieſen ſind. Ich habe die dahin gehörigen Verordnungen ſchon oben § 13. Nr. 14. und 17. der Einleitung nachgewieſen,

wieſen, und ich merke nur dieſes dabey an, daß der Ueberfluß des anhero gebrachten Holzes die Gelegenheit gebe, daß ſowohl die Schiffs⸗Geräthe, nemlich die Maſten und dergleichen, als auch groſſe und kleine Schiffe, hier theils für eigene, theils für auswärtige Rechnung gezimmert werden; und beſonders mit den Piepen⸗Stäben ein ſtarker Handel ſowohl nach Engelland, als Frankreich und Spanien, um ſich derſelben zu Bothen, Piepen und Orhöften zu bedienen, getrieben werde.

§ 147.

Schiffs⸗ und See⸗Handlung.

Die See⸗Handlung, zu der ich ietzo fortrücke, iſt zwar unter dem allgemeinen Worte der **Schiffs⸗Handlung** mit begriffen, im genauen Verſtande aber als eine beſondere Gattung zu unterſcheiden.

Die **Schiffe** ſind bey derſelben ungleich gröſſer und anders gebauet, als die **Fahrzeuge** auf den Strömen, welche, wie ich in dem Abſchnitte von den Elb⸗Verfaſſungen § 1. bemerket, nicht weiter mit den von der Ober⸗Elbe abgeſchifften Waaren, als nach Hamburg, kommen; ſo wie auch die in den gröſſeren Schiffen aus der See gebrachten Waaren nicht weiter, als dahin, gebracht werden können; als woſelbſt beyder Art Schiffe Mittelpunkt iſt, welchen die Lage der Stadt vorzüglich vor andern Häfen macht.

In wie ferne aber auch die groſſen Schiffe hinwieder in verſchiedene Gattungen vertheilet ſind, und was für ungleiche Namen ſie führen, davon iſt eine ſehr gute Nachricht in den prolegomenis des franzöſiſchen See⸗Atlas: *Le Neptune François*, woſelbſt auch die Abriſſe und Durchſchnitte, nebſt der Benennung, und zugleich die Flaggen (Pavillons) von allen Nationen zu finden ſind.

Von den Hamburgiſchen werde ich hiernächſt weiter reden, und hier laſſe ich von der Handlung zur See nur dieſes nicht unangemerket, daß ſie entweder in den Häven, und auf den Geſtaden Europens, oder auf dem groſſen Welt-Meere, und den Theilen deſſelben, getrieben werde.

Welchergeſtalten ſich nun unſere Hamburgiſche Handlung in andere See-Staaten erſtrecket, und wie ſie in den Häven und auf den Rheden mehr, oder weniger, begönſtiget, auch wie, und in wie ferne, ſie nach Oſt- und Weſt-Indien ausgebreitet oder begränzet worden, davon habe ich das Behufige § 7. u. f. in der zwoten Abtheilung dieſes Abſchnittes ſchon angeführet. Und bey der Fahrt in die Welt-Meere iſt nur die Fiſcherey der einzige Gegenſtand, welchen ich in dem folgenden zu beſchreiben habe.

§ 148.

Hamburgiſcher Fiſch-Handel.

Der Handel mit allen See-Fiſchen iſt von uralten Zeiten her einer der wichtigſten in den See-Städten geweſen; und Hamburg, als ein Sammelplatz derſelben von allen Orten, hat beſonderen Antheil daran genommen; da nicht nur von der Stadt, allermeiſt zur Verproviantirung der römiſch-catholiſchen Länder um die Faſten-Zeit, eine Menge getrockneter, geräucherter und eingeſalzener Fiſche verſendet, ſondern auch mit dem, was von den Fiſchen kommt, ein gar ſtarkes Gewerbe getrieben wird: woher ich ſolche denn, z. E. Thran, Fiſchbein, u. d. g., in dem Hamburgiſchen Tarif unter dem Buchſtaben N. 6. bey den aus Rußland, Schweden, Norwegen, Grönland, Dännemark, Engelland und Holland an die Stadt kommenden Waaren insgeſammt zu benennen nicht habe vergeſſen mögen. [a]) Es verdienet aber die Mühe,

a) Von der ſelbſteigenen vormaligen Fahrt auf Jßland ſiehe Langenbecks Schiff- und See-Recht in der Einleitung ad art. 6. des alten.

Mühe, beſonders vom Herings=Handel und von dem Wallfiſch=Fang, eine ausführlichere Nachricht zu geben. Denn dieſes ſind die vornehmſten Aeſte des Fiſch=Commerce, welches bey uns von ieher geblühet hat, und welches, wenn es gleich durch die Concurrenz anderer Handels=Plätze einen Abbruch gelitten, dennoch nicht ohne Nutzen und Segen bis auf den heutigen Tag geführet wird.

§ 149.
Herings=Handel.

Der **Herings=Handel** erheiſchet eine vorangehende Geſchichte von dem Gange der Heringe und von den Orten, woſelbſt ſie gefangen werden. Es hat uns dieſelbe nicht nur Herr *Ludovici* in ſeinem Kaufmanns=Lexico unter der Rubrik: **Hering**, ſehr vollſtändig geliefert; ſondern es hat auch in dieſen Jahren der geübte Verfaſſer des Hamburgiſchen Wochenblatts, der **Arzt** genannt, der Altonaiſche berühmte Medicus, Herr Dr. **Unzer**, im 77ſten Stücke bey der phyſicaliſchen Beurtheilung der Heringe Zeug= und Vermehrung auf ihrer Wanderſchaft, die aber nicht zu meinem Zwecke gehöret, dieſe ſelbſt ſo deutlich zuſammengefaßt, daß ich ihm wörtlich nachzuſchreiben mich bewogen gefunden, ehe dann daraus eine Anwendung auf die Geſchichte, und die ietzige Beſchaffenheit des Hamburgiſchen Herings=Handels mache, die iedoch unmittelbar darauf folgen ſoll.

§ 150.
Allgemeine Geſchichte des Herings=Fanges.

" Unter dem ewigen Eiſe des Eismeeres beym Nordpole wohnen unzählbare Heere von Thieren, die ſich daſelbſt ins Unendliche vermehren würden, wenn ihnen nicht die Natur einen Trieb zu Reiſen beygeleget hätte, welcher den zufälligen Nutzen für uns hat, daß er uns dieſe Ausländer im Waſſer=

Reiche in unſere Netze jagt. Es würde uns ſehr beſchwerlich fallen, den Heringen, wie den Wallfiſchen, unter dem Nordpol entgegen zu gehen. Allein ſie machen es uns bequemer, indem ſie in groſſen Zügen an unſern Küſten vorbeyſtreichen, und ſich in den Netzen, die wir ihnen ſtellen, willig fangen laſſen.„

§ 151.

Man findet wirklich die Heringe unter dem Nordpole, und die Menge der Hayfiſche, Meerſchweine, Finnfiſche, und der Nordcaper, welche ſich insgeſammt von ihnen ernähren, und in deren Magen man beſtändig eine groſſe Anzahl derſelben findet, beſtätiget es noch mehr, daß dieſe kalten Gegenden wirklich der eigentliche Wohnplatz der Heringe ſeyn müſſen. Dieſe Herings-Freſſer halten ſich nicht nur ſehr häufig um den Nordpol herum auf, ſondern ſie ſind auch daſelbſt ungemein fett und wohl genährt. Der Nordcaper hält ſich vornehmlich am Nordcap, oder der äuſſerſten nordlichen Spitze von Norwegen, auf, und von da ſtürzet ein gewaltiger Herings-Strich an Norwegen herunter. Auch bey Jßland hält er ſich häufig auf, und daſelbſt ſieht man ihn oft die Heringe ohne Netze aufs künſtlichſte fangen; denn ſo bald er hungert, treibet er die in den Meerbuſen geſtreueten Heringe zuſammen, und jäget ſie vor ſich her auf den Strand. Wenn deren genug zuſammen gebracht ſind, ſo machet er, vermittelſt einer kleinen Wendung ſeines groſſen Leibes, einen ſo ſtarken Wirbel im Waſſer, daß er ſie alle an ſich ziehet, und ſie Tonnenweiſe in ſeinen offenen Rachen verſchlinget. Er verurſacht durch dieſen Fiſchzug einen ſolchen Strudel, daß ſelbſt die kleinen Fiſcherböthe Noth leiden und verſchlungen werden, wenn ſie dem Wirbel zu nahe kommen. Dieſer groſſe Heringsfreſſer befindet ſich aber, nebſt den übrigen Liebhabern, häufig bey Spitzbergen am Nordpole, wie alle Grönlands-Fahrer verſichern,

chern, und daher kann es den dortigen Meeren an Heringen nicht fehlen. Die Kabbelauen, die Lengen und Schellfiſche laſſen ſich einen Herings-Schmaus eben ſo wenig mißfallen, und ihre Begierde iſt ſo groß, daß die Grönlandsfahrer bey Spitzbergen dieſe Fiſch-Arten nicht beſſer fangen können, als wenn ſie, in Ermangelung eines friſchen Herings, nur eine nachgemachte Geſtalt deſſelben von weiſſem Bleche, ſtatt der Lockſpeiſe, gebrauchen. **Zorgdrager** hat bey den Neſtern der Waſſervögel an den grönländiſchen Klippen viele Heringsgräthen gefunden, und dieſes überzeugt uns von neuem, daß ſie daſelbſt ſehr häufig ſeyn müſſen, Das Eis-Meer über Aſien iſt davon ebenfalls voll; denn man fängt deren viele über Kamtſchatka in dem Fluſſe Salazia, wie **Ißbrand** verſichert. Unter den groſſen Eis-Feldern im tiefſten Norden finden die Heringe eine ſichere Wohnung, weil ihnen ihre Verfolger dahin nicht folgen können, indem die Hayen, Kabbelauen, Wallfiſche, u. ſ. w. ein freyes und unbedrücktes Waſſer zu ihrer Erhaltung nöthig haben. „

§ 152.

„Man muß ſich dieſen Schwarm der Heringen, die alle Jahr zu einerley Zeit regelmäßig erfolgen, als **Wanderſchaften** verliebter Fiſche vorſtellen, die für ihre junge Brut einen bequemen Ort ausſuchen, wo ſie ausgebrütet und erzogen werden können. Auf dieſen Reiſen geſchiehet es, daß ihrer viele ins Garn gerathen, wie es auf verliebten Reiſen zu geſchehen pfleget. Schon im März langet ein Flügel von dieſer Armee auf der Inſel Ißland an, und dieſes iſt der weſtliche. Die Heringe ſind zu ſolcher Zeit auf Ißland ſo häufig, daß man nicht nur ihre Ankunft an der Schwärze und dem Kräuſeln des Waſſers ſchon von weitem beobachten, ſondern auch mit Schaufeln, womit die Segel aus der See benetzt werden, auf einmal

mal eine groſſe Menge derſelben herausheben kann. Der öſtliche Flügel wendet ſich herunter in die Nord-See, und es gehet ein Theil deſſelben nach dem Nordcap und an den norwegiſchen Küſten herunter durch den Sund nach der Oſt-See, ein anderer aber nach der Nord-Spitze von Jütland, welcher, bey Schleswig und Holſtein vorbey, durch den Texel und Vlie in die Süder-See dringet, und, nachdem er dieſelbe umzogen, wieder in die Nord-See nach Hauſe kehret. Der ſtärkſte Theil des öſtlichen Flügels aber iſt der, welcher ſich weſtwärts wendet, und gerade auf Schetland und die orcadiſchen Inſeln trifft, woſelbſt ihn die Holländer erwarten. Gegen den 8ten Junii iſt das daſige ganze Meer mit Heringen angefüllet. Hernach wenden ſie ſich gegen Schottland und Engelland, wo ſie alle Buſen und Mündungen mit ihrem Laiche erfüllen. Nachdem ſie Engelland verlaſſen haben, gehen ſie vermuthlich wieder zu ihrer nordiſchen Heymath zurück. So viel iſt gewiß, daß man an den ſüdlichen Küſten von Spanien, Portugall oder Frankreich, auch an den africaniſchen Küſten, entweder gar keine, oder doch ſehr einzelne Heringe findet; und wenn ſie von Engelland Abſchied nehmen, bekommt man keinen mehr zu Geſichte, und niemand weiß, wo ſie hinkommen. „

§ 153.

" Die Holländer ſind nicht die erſten Herings-Fiſcher geweſen, ſondern man hat ehedem in Norwegen dieſen Fang mit ungemeinem Fortgange betrieben. In der Wicke, oder an den Küſten von Bahuslehn, war ſchon im Jahre 1556 dieſer Fang ſo häufig, daß einige tauſend Schiffe, Schouten, Jachten und Böthe, ſowohl von Dännemark und von dem Holſteiniſchen Lande, als auch von den weſtlichen und nordlichen Gegenden in Norwegen jährlich dahin auf den Fiſch-Fang

ſegelten, worunter die nicht einmal mit gezählet werden, die in dem Lehne ſelbſt wohneten. Ueberdem zogen von dieſen nächſtliegenden Landſchaften einige tauſend Menſchen dahin, die ſich in den Wicken Häuſer erbaueten, und mit Weibern und Kindern an der Seite des Strandes wohnten, um ihre Nahrung von dieſer Fiſcherey zu haben. Selbſt die Bürger und Edelleute lieſſen allenthalben ſchöne und groſſe Buden und Häuſer von zwey bis drey Stockwerken zu eben demſelben Gebrauche erbauen. Einige dieſer Buden waren ſo groß, daß man ungefähr 14 Laſt Heringe auf einmal in einem Hauſe aufhenken und trocknen konnte. Auf ſolche Weiſe wurden damals an der äuſſerſten Strand-Seite, auf acht bis neun Meilen lang, viele tauſend Häuſer und Wohnungen erbauet, und an allen Ufern, in allen Wicken, auf den Inſeln, und dem veſten Lande, ſo weit man ſich den Herings-Fang zu Nutze machen konnte, war alles voll von unzähligen Leuten, die ſie bewohnten. Daher ſegelten auch jährlich viele tauſend Schiffe von Dännemark, Deutſchland, Friesland, Holland, Engelland, Schottland und Frankreich dahin, um den Hering zu kaufen und wegzuführen. Sie bekamen auch alle überflüßig genug, und führten ihn nachher, zum Unterhalte und zur Nahrung anderer Menſchen, nach gar weit entlegenen Ländern.„

§ 154.

"Dieſer Norriſche Herings-Fang dauerte bis 1587, da er nach der Hand abgenommen, weil die Holländer die Kunſt beſſer lernten, den Hering friſch einzuſalzen, welchen die Normänner nur in den Häuſern trockneten, und Picklinge daraus machten. Sonſt fehlt es den Norriſchen Meeren keinesweges an Heringen. Zorgdrager ſagt: daß um Johannis die Bayen beym Nordcap von jungen Fiſchen und Heringen ſo wimmeln, daß das Waſſer daſelbſt als lebendig anzuſehen ſey,

und

und er ſelbſt Schwärme davon in groſſen über dem Waſſer ſichtbaren Haufen von tauſenden geſehen habe, davon man mit einer Lanze mehrere auf einmal hätte aufſpieſſen können. Zu den Zeiten des Olaus Magnus hatte man an der Schoniſchen Küſte eine ſolche Menge Heringe gefangen, und eingeſalzen, daß man einen guten Theil von Europa damit verſehen konnte, und der Schwarm war ſo dick geweſen, daß er nicht allein die Fiſcher-Netze zerriſſen, ſondern auch eine Lanze, die mitten hineingeſtoſſen worden, darinn feſtgeſtanden hat. Ob nun aber gleich die Norweger in den neueren Zeiten das Einſalzen der friſchen Heringe nachgeahmt haben, ſo ſind doch die heutigen Norriſchen, und beſonders die Berger Heringe, ſtets mehr in Verfall gerathen, theils, weil ſie weder ſo fett und gut ſind, als die Hittländiſchen, theils, weil ſie nicht ſo ſorgfältig gefleyet und geſalzen, überdem aber auch in lauter Tonnen von Führen-Holz gepacket werden, die ihnen einen unangenehmen Beygeſchmack geben. „

§ 155.

„ Die Schotten und Holländer ſind indeſſen die berühmteſten Heringsfiſcher. Beyde Nationen haben darüber groſſe Streitigkeiten geführet. Auch die Franzoſen fingen zuweilen auf den Schottiſchen Küſten Heringe; aber die einzigen Engliſchen Einwohner von Yarmuth und Lerſtaf räuchern allein jährlich über 40 bis 60000 Barriquen Heringe. Ehedem hatten die Holländer gar keinen Antheil an der Herings-Fiſcherey, ſondern ſie muſten die Fiſche von den Schotten kaufen, die ſich eben nicht gut handeln lieſſen. Sie hatten eine Verordnung gemacht, worinn den Fiſchern befohlen war, die Heringe erſt ans Land zu bringen, und zum Kaufe zu ſtellen, damit die Einwohner die beſten ausſuchen könnten. Dieſe Verordnung mißfiel den Holländern, und daher entſchloſſen

ſie

ſie ſich, ſelbſt auf den Fang auszugehen, und ihre Buyſen in See zu ſenden. Man erzehlt bey dieſer Gelegenheit, daß ein Fiſcher, Namens Stephens, gegen die Mitte des ſechszehnten Jahrhunderts nach Enkhuyſen in Holland übergegangen ſey, und weil ihn die Fiſcher-Geſellſchaft verdrießlich gemacht hatte, den daſigen Einwohnern das ganze Geheimniß entdeckt habe.„

§ 156.

“ Man gebraucht zum Herings-Fange gewiſſe Fahrzeuge, welche **Buyſen** genannt werden, deren iede 100 bis 200 Tonnen und mehr tragen kann. **Gegen Johannis**, oder gemeiniglich in der Mitte des Junii, wenn die Herings-Schwärme anlangen, ſegeln die Holländer mit ihren Buyſen und vielen andern Fahrzeugen aus ihren Häven, Dortrecht, Rotterdam, Delft, Schiedam, Vlardingen, Briel, Enkhuyſen u. a. in See. Die bey Hittland verſammleten Holländiſchen Buyſen werfen in der Nacht nach Johannis, den 25 Junii, nach 12 Uhr, bey Fayrhill das erſte Netz aus. Die Fiſcherey geſchiehet darum bloß bey Nachtzeit, weil dieſe Thiere einen Schimmer machen, der in der Luft geſehen werden kann, und der die Straſſe ihrer Schwärme den Fiſchern am beſten entdecket; wozu noch kommt, daß ſie auch ſelbſt dem Lichte der Schiffs-Laternen nachgehen, und hierdurch geblendet werden, daß ſie die Netze nicht wahrnehmen können. Vor dem 25ſten Junii darf kein Netz ausgeworfen werden, weil man davor hält, daß der Fiſch vorher ſeine rechte Güte noch nicht hat, **auch nicht weit verfahren werden kann, ohne ſich anzuſtecken.** In den erſten drey Wochen, nämlich bis den 15ten Julii, wird aller gefangener Hering unausgeſucht durch einander in die Tonne gethan, und durch die den Buyſen nachgeſchickten Geſchwind-Schiffe, **Jagers** genannt,

aus

aus demſelben übernommen, und ſo ſchnell, als möglich, nach Holland gebracht.„

§ 157.

"So bald der Hering aus dem Waſſer kommt, muß er augenblicklich vor dem Meſſer ſterben; bald darauf, und ohne Aufſchub, wird ſämmtlicher in ieder Nacht gefangener Hering, noch vor Sonnen Untergang des folgenden Tages, eingeſalzen und in Tonnen gepacket. Dieſe vortrefliche Kunſt beſteht ungefehr viertehalbhundert Jahr. Zuvor aß man ihn entweder nur friſch, oder geräuchert. Einige Geſchicht-Schreiber ſetzen die Zeit dieſer Erfindung ins Jahr 1397, andere aber ins Jahr 1416. Der Erfinder hieß **Wilhelm Beukels**, oder Beukelſen, oder Buckfeld, und war aus Biervliet in Flandern gebürtig. Man erkannte in Holland gar bald den Nutzen des Einſalzens der Heringe, wodurch man ihren Geſchmack erhalten, und ſie überall hin verſenden konnte. Seit der Zeit iſt dieſe ſo einfältige Erfindung gleichſam **der Grundſtein der Holländiſchen Handlung** geworden. b) Das Andenken des Namens Beukels ward in der Zukunft ſo angenehm, daß Kaiſer Carl V. und die Königinn von

b) Man nennet daher den Herings-Fang die Gold-Grube der Republik, und man hat demſelben vor mehr als 100 Jahren den Namen der groſſen Fiſcherey beygeleget, als unter welchen Namen noch öffentlich in den reformirten Kirchen der Niederlanden dafür gebeten, und ſelbige von dem Wallfiſch-Fang unterſchieden wird. Die zu dieſer groſſen Fiſcherey Committirten machen daher auch ein beſonderes und wichtiges Collegium aus, deſſen Ordonnanzen von den Jahren 1588, 1593, 1595, 1603, 1620, 1624 u. ſ. f. in dem groſſen Placat-Buche, und auch beſonders gedruckt ſind. Die genaueſte, und weder übertriebene, noch geminderte, Nachricht von der Wichtigkeit des Holländiſchen Hering-Fangs und Handels, auch von deſſen innerlichen Verfaſſung, findet man in dem mehrmalen gerühmten Traité du Commerce de la Hollande, To. I. p. 278-290.

von Ungarn im Jahre 1536 in Perſon ſein Grabmal zu Biervliet beſuchten, um ihm gleichſam für dieſe ihren Niederländiſchen Unterthanen ſo vortheilhafte Entdeckung zu danken.„

§ 158.

“ In der That hatte dieſe Erfindung einen ganz erſtaunlichen Fortgang, und die beſondere Güte und Schmackhaftigkeit des Holländiſchen Heringes, worinn er aller andern Nationen ihre übertrifft, hat ihm dieſen erſtaunlichen Beyfall verſchafft: und rühret eigentlich bloß daher, daß die Holländer den Fiſch ſofort lebendig vor dem Meſſer auskieſen, ihn ſorgfältig zubereiten, und den, ſo ſie in der Nacht gefangen, noch vor wieder eintretender Nacht in Tonnen von Eichenholz, mit dazwiſchen geſtreueten groben ſpaniſchen oder portugiſiſchen Boyſalze, ordentlich legen oder packen, welches die übrigen Nationen ehedeſſen ſo genau nicht in Obacht genommen. Die Schotten fingen auch die Heringe zu früh, und lieſen nur mit kleinen Bothen in die See, wo ſie nahe unter dem Lande fiſchten, und den Hering nicht vor dem Meſſer ſterben lieſſen, vielweniger ihn ſogleich, wie er gefangen wird, im Schiffe einſalzten, ſondern ihn nur ins Both wurfen, und, wenn es voll war, damit zu Lande fuhren, und daſelbſt erſt den Fiſch auf dem Strande auskieſten und ſalzten. Hierüber verſtreichen mehrentheils 24 Stunden, da dann der Fiſch ſchon einen Geſchmack nach der Fäulniß bekommt. Jedoch ſucht man iezt von Jahr zu Jahr den Holländern in ihrer Geſchicklichkeit gleich zu kommen; und man muß geſtehen, daß ſie die Muſter aller Nationen zu ſeyn verdienten, wenn es darauf ankommt, Heringen ſo zu begegnen, wie ſie es am beſten vertragen können. So bald ſie aber den Fiſch ans Schiff bekommen, und gleich ausgekiefet haben, theilen ſie ihn in drey Sorten. „

§ 159.

"Die erſte ſind die Jungfern-Heringe, (Maajekens-Haaring) worinn man noch weder Milch noch Rogen unterſcheiden kann. Dieſe ſind ſchön und fett, aber ſie dauren nicht. Die andere Sorte ſind die **Voll-Haaringe**, welche voller Milch oder Rogen ſind; die dritte aber die Schott-Ylens- oder **Hol-Haaring**, die entweder ſchon gelaichet haben, oder doch Rogen und Milch eben ſchieſſen laſſen wollen, ſo daß er ganz los iſt. Mit den beyden letzten Sorten kommen die Buyſen ſelbſt, ſo bald die Ladung voll, oder die Fange-Zeit vorbey iſt, nach und nach zu Hauſe, oder an die Oerter, woſelbſt hin ſie im voraus verkauft worden; woſelbſt denn alle drey Sorten, ehe man ſie wieder weiter ſendet, geöffnet, von neuem geſalzen, und dergeſtalt aufgehoben werden, daß man aus 14 See-Tonnen 12 neue Tonnen machet, die eine Laſt heiſſen. „

§ 160.

Hamburgiſche Herings-Geſchichte.

Was ich bis hieher meinem belobten Vorgänger nachgeſchrieben, das will ich nunmehro bey dem Hamburgiſchen Herings-Geſchäffte beſonders anwenden, und mir zu Nutze machen.

Zuvörderſt iſt nun aus dem uralten **Hamburgiſchen Schiffs-Rechte** von 1276, von welchem ich, wie von dem daraus genommenen von 1497, in der Geſchichte und Einleitung zu Gerichten und Rechten § 6. u. f. ausführlich geredet, und welches Herr Langenbeck ſeinen Anmerkungen über unſer Schiff- und See-Recht ganz vordrucken laſſen, und mit letzterem verglichen hat, zu erſehen, daß der **unmittelbare Herings-** ſo wie der übrige Fiſch-Handel, von der Stadt ab ſchon im 13ten Seculo nach **Norwegen** und **an den Schoniſchen Küſten** ſey geführet worden. Denn in

dem

dem 10ten Artikel ſolcher uralten Stadt= und Schiff=Rechte ſind die Worte dieſe:

Wart en Schip gehůret to Winter=Fiſche to Norweghen ofte to Schonen, unde alſe dat Schip kumt to Engelande ofte to Vlandern, un willet de Vrugt=Lůde (die Befrachter) dat Schip hebben dor de Hovede, ſe ſcölen deme Schip=Heeren geſen den dridden der Vrucht mer, alſo dat de erſte Vrucht ſy twe dehl un dehme Stůrmann un jewelckem Schipmanne den dridden Dehl ſines Lons mer. Js ock en Schip gehůret to Schone um Schliptiet des Haringes, un willet de Vrucht=Lůde to Norweghene, ſe ſcölen ock geven den drůdden Dehl der Vrucht mer, unde den Haring, den de Stůrmann un de Schipmanne kopen ſcholden to Schone, ſchall man jim geven uth dehm Vonecke.

§ 161.

Allermeiſt und hauptſächlich redet zwar dieſer Artikel von der Verbeſſerung der Fracht und der Hauer auf den dritten Theil mehr, wenn ein Schiff nach Frankreich dor de Hovede, d. i. durch den Canal zwiſchen Frankreich und Engelland, (la manche) ſegelt, oder auch die Reiſe von Schonen auf Norwegen verlängert. Er erkläret aber zugleich die Geſchichte der ganzen Fiſch=Fahrt, als des Grundes ſolcher erhöheten Fracht, darinn, daß von Winter= und Sommer=Fiſchen, und von dem Unterſchiede zwiſchen denenſelben, geredet werde. Der Winter=Fiſch iſt der Backeljau, oder Kabeljau, Stock= und Klipfiſch, Heringe aber der Sommer=Fiſch, und iſt der Winter=Fiſch dero Zeit in der Nord=See auf der norwegiſchen und isländiſchen Küſte, der Sommer=Fiſch aber in der Oſt=See auf der Schoniſchen nachgeſuchet und gefangen worden: und die Schliptiede des Haarings bedeutet in

dieſem Artikel Statuti die Zeit, wann der Hering laichet und gefangen wird, nemlich to midden Sommer, vom Johannis-Tage anzurechnen. Was aber von dem Bonecke gedacht wird, das bedeutet die Ladung, oder den Bonningen, aus welchem Steuermann und die Schiffs-Leute den Hering zu ihrer Führung kauften, und frey führen wollten, als welcher ihnen von der Ladung, wenn zu löſchen angefangen, oder, wie es heißt: wenn der Bonnung gebrochen, nicht ſollte vorenthalten werden. c)

§ 162.

Dieſe Handlung auf Schonen, und ferner auf Norwegen, war mit der Zeit das hauptſächlichſte Gewerbe der Schonenfahrer, deren Geſellſchaft noch ietzo blühet, und den gröſſeſten Theil des Herings-Handels noch immer ſich zugeeignet. Es war aber die Stadt ſchon vor Aufrichtung dieſer Geſellſchaft aus dem Privilegio König Erichs des Erſten von Norwegen zu dem Fiſchfange befugt, als worinn es namhaft heiſſet:

Daß ein iedes Schiff, welches Hering zu fangen nach Norwegen kommt, von ieder Laſt 3 Pf. Sterling geben, und alsdenn frey Barrenholz und ander Holz zu ihres Schiffes Nothdurft hauen dürfen.

§ 163.

Von der Zeit, zu welcher auf den Fiſchfang ausgegangen werden konnte, und von der nachherigen Handthierung deſſelben, iſt in der Buerſpracke Petri 1534. art. 56. nachfolgende in der Buerſpracke Thomä 1596. art. 82. verneuerte Satzung enthalten:

Nach-

c) In dem ſechsten Theile tit. I. art. 12. des Lübeckiſchen Stadt-Rechtes von See-Händeln ſteht dieſes ausdrücklich in den Worten: Wo der Bonnung gebrochen, das iſt, wo zu loſſen angefangen wird, alſo erläutert.

Nachdehme bey gewöhnlicher fangung, inſoltung und verkopunge des nien Herings allerhand hochſchädlicher mißbrauch werdt geſpüret, indehme dat etliche Koplüde uht vortheilhaftigen eigennützigen Gemüthe ſich underſtahn, den nyen Hering all tho tiedlich tho fangen, tho ſolten und tho verkopen, damit dem Hering ſyn natürlicher Schmack und theer genahmen, ock allerhandt Krankheit verohrſacket, und dardörch in Verachtung kumpt, und an andern Oertern, wo vor dießer tiedt geſcheen, vorbannet und vorbaden, und werſt dargegen eine nötige Ordnung von den verordneten der groten Fiſcherie in Hollandt und Weſtfrießlandt is upgerichtet und darin uhtdrücklich diſponirt, dat vor St. Johannis dage tho midden Sommer der nye Hering nicht ſoll gefangen werden, ſondern an St. Johannis Tage tho fangen erlövet ſyn, und ock nicht eher verköfft werden, eher ſolcher nye gefangener Hering tein Dage, von St. Johannis an tho reckende, in der erſten Peckel hefft gelegen. Denna ſo will E. E. Rath hiemit alle und jede dieſer Stadt Bürgern, Schipper und Koplüde, Inwahner und jedermänniglichen, die ſich des Herings⸗Handels gebrucken, ernſtes fliets vormahnet und geboden hebben, dat ein jeder derſulven dieſer Ordnung ſich in allen Puncten gemehte verholde, mit dieſem Anhange, wofern jemandt den nyen Hering dieſer Ordnung tho weddern, vor der vorbenannten Tiedt anhero bringen werdt, dat ſolcher Hering, krafft ſolcher angedeuteten Ordnung, verböret und an das gemeine Gut vorfallen ſeyn ſoll.

§ 164.

Es war nemlich zur Zeit der Verkündigung der beyden Policey-Verordnungen nicht nur die § 157. erwehnte Beuckelſche Erfindung, den Hering gleich einzuſalzen, und in Tonnen zu packen, ſondern auch die Beſtimmung der Fang-Zeit des friſchen Herings auf Johannis, nach dem Exempel der Holländer, auch bey uns eingeführet, und man richtete ſich alſo nach dem Vorgange der daſigen groſſen Fiſcherey in allen Stücken. Inzwiſchen übten doch unſere Kaufleute ſolche, nach wie vor, annoch aus, und dieſes bekräftigen nicht nur die Rath- und Bürger-Schlüſſe des 17ten Seculi, ſondern auch die Convention ſelbſt, welche wegen der Einbringung des Herings mit dem Staat von Holland zu Anfange deſſelben förmlich iſt errichtet worden.

§ 165.

Von den Hering-Buyſen, wie ſie aus der See zu Hauſe kommen, einen Zoll a 5 ß per Laſt zu erlegen, ward in der Verſammlung vom 3ten May 1604 a Senatu zwar proponiret, aber von der Bürgerſchaft nicht gewilliget. Und Senatus führte in Seiner Propoſition Art. 6. namhaft an: daß die Nahrung mit dem Hering durch Gottes mildreichen Segen bey dieſer guten Stadt wohl zunehme: wogegen aber die Bürgerſchaft auf das Exempel anderer Orten, woſelbſt die Buyſen mit dem Zolle nicht beleget werden, ſich bezog. Nicht weniger iſt wegen des Herings-Handels über die Frage, in Conventibus der Jahre 1603, 1604 und 1605 mehrmalen berathſchlaget worden, ob ſolcher eigener Handel den Bürgern allein, oder zugleich auch mit den Fremden zu verſtatten? welches leztere a Senatu darum in dem 5ten Propoſito vom 8 und 9ten Dec. 1603 bejahet wurde, weil der Kaufmann ſich nicht gezwungen ſehen, und ſeine Güther

am

am liebſten an die Oerter ſchicken wolle, wo er am wenigſten moleſtiret würde, und woher auch der Herings-Handel an andere benachbarte Oerter merklich ſich bereits hingezogen hätte: welchem denn auch die Bürgerſchaft durch Ausſetzung des dahin mitgehörigen Kaufmanns-Schragens beypflichtete, und auch in den erwehnten folgenden Jahren es ſtillſchweigend dabey bewenden lieſſe.

§ 166.

Daß aber der Hamburgiſche Beytritt in mehrerwehnte Fiſcherey zu angeführter Zeit als ein annoch fortdaurender, auch von Seiten der Holländiſchen, öffentlich ſey anerkannt, und bloßhin die Aehnlichkeit in dem dabey zu ſetzenden Maaſſe und Ziele als ein Gegenſtand der Vergleichung ſey angeſehen worden, iſt aus der Vorrede zu der Convention, welche die Staaten von Holland und Weſtfriesland mit dem Senate im Jahre 1609 errichtet haben, die ich in ihrem ganzen Inhalt, zur Ergänzung der vorhin § 12. der Einleitung angeführten Commerce-Urkunden, unter dem Buchſtaben R 6. nachholen werde, zu erſehen, wo die Worte: dat oock den Eerbaaren Raat der Stadt Hamburg *deſelve ordre* over eenige Jaren mede goet gevonden, ende by hare borgern ende ingeſetene doen obſerveren heeft, ſolches ganz deutlich zu erkennen geben: und welchem zufolge auch in einem Schreiben des Senats vom 22 März 1614 die Erklärung, nachſtehendermaaſſen, gegeben iſt:

Und ſeyn wir daruff erböttig, furderlichſt nach Inhalt gedachten E. E. W. und G. Schreibens, durch ein öffentlich deswegen angeſchlagenes Patent, ernſtlich zu gebieten, daß die von dieſer Stadt in dem gegenwärtigen Jahr ausfahrende Buiſen und ihre Schiffer und Stuerleute keinen Häring in der See

an einige Ventjagers oder Folgers, noch auch ein Fiſcher dem andern ſolle verkauffen, übergeben, oder vermengelen, ſondern, daß ein jeder Schiffer, Steuermann und Fiſcher, ſeinen eigenen gefangenen Häring ſelbſt an Landt bringen und allda verkauffen ſolle.

§ 167.

Neue Geſchichte des Hamburgiſchen Holländiſchen Herings=Handels.

Zu welcher Zeit, und aus was für Urſachen, unſere Kaufleute die eigene Herings=Fiſcherey eingeſtellet, davon habe ich zwar nichts zuverläßiges ausforſchen können: Dieſes aber iſt gewiß, daß ſie nicht bis zu Ende des verfloſſenen Seculi fortgeſetzet worden: und der Bewegungsgrund iſt wohl kein anderer geweſen, als, daß bey der ſtarken und immer zugenommenen Holländiſchen Fiſcherey, der unſere Kaufleute nicht haben gleich kommen mögen, und nach darinn gefundenen Convenienzen, mit den Intereſſenten derſelben, ſie über die unmittelbare Anherobringung, und den Kauf=Preis des friſchen, und gleich behufig eingeſalzenen, Herings ſich vereinbaret.

§ 168.

Der Grund war dazu in der vorberegten Convention geleget, da nemlich ſie keinen Hering zur weiteren Verſendung empfingen, als welcher nach dem 25 Junii gefangen worden, und mit einem beſondern, auf die Tonnen mit einem glüenden Eiſen eingebrandten, Merkzeichen verſehen wurde, welches nach den verſchiedenen Gattungen auch verſchieden war. Wenn demnach der friſche Hering, gleich nach dem Fange eingeſalzen, mit den Holländiſchen Geſchwinde=Schiffen, oder ſo genannten Jagers, in Hamburg ankam, und bey der Schonenfahrer Geſellſchaft abgegeben wurde, ward er vorher verzollet,

und

und mußte von den Ueberbringern bey der Einpaßirung durch Schiffer oder Steuermann, nebſt zween ſeiner Leute, wenn ſie aus Holland ſelbſt mit den von ihnen gefangenen Heringen anhero gekommen, [d]) ein Eyd dahin abgeſtattet werden, daß die Heringe wirklich nach dem 24 Junii gefangen, und am Bord des Schiffes, womit ſie gefangen, auch geſalzen und eingepacket worden: worauf denn die Schonenfahrer, nach dazu gegebenen Obrigkeitlicher Erlaubniß, den ihnen zugeſtellten Herings=Zirkel auf die Tonnen ſetzten, und beſondere, coram Senatu dazu beeydigte, Herings=Wracker und Herings=Packer zu den ferners wahrzunehmenden Pflichten beſtellet wurden; jene, daß ſie den zu verſendenden Hering anderwerts nicht wardiren, und ſchätzen, noch den Zirkel nach ſeiner befundenen Güte darauf ſetzen ſollten, als in den offenen Höfen und Stätten, d. i. wo ſie liegen, nicht aber in den Schiffen und Prahmen, oder in Kellern damit verfahren ſollten; auch, daß er nicht anderſt, als auf ſolchen Höfen, ans Schiff gebracht, oder aus einem in das andere übergeſchiffet werden ſolle: dieſe, daß ſie gleichergeſtalten das Packen an Oertern, wie gedacht, offenbar verrichten, die Tonnen mit guten Bändern verſehen, und weder dem Käufer, noch dem Verkäufer zum Schaden, die Tonnen zu viel einpreſſen, noch zu los packen ſollten. Immaaſſen dieſes aus den Eydes=Formeln in mehrerm erhellet, nach welchem noch ietzo geſchworen wird, und die ich unter dem Buchſtaben S 6. ganz einrücken werde.

§ 169.

Es hat alſo mit dem an die Stadt gebrachten Holländiſchen, oder Flämiſchen Heringe, (wie er gemeiniglich genannt

 wird)

d) Das geſchiehet aber ietzo nicht immer, ſondern mit den neuen und erſten Heringen directe vom Fang durch die Jager. Und hierüber wird am Schluſſe dieſer Materie die Erläuterung gegeben werden.

wird) noch ietzo in allem dieſelbe Bewandniß, welche dieſe Anherobringung ſeit der beregten Convention gehabt hat. Es iſt aber ſeitdem auch in Engliſchen Fahrzeugen Großbrittanniſcher, oder Schottiſcher, und in den jüngſten Jahren auch Däniſcher Hering bey uns eingeführet worden, welcher auf dieſelbe Weiſe, wie der Holländiſche, vorietzo gehandhabet wird.

§ 170.
Neue Geſchichte des Hamburgiſchen Engliſchen Herings=Handels.

Ich habe ſchon vorhin § 158. mit ein paar Worten erwehnet: daß die Schotten ehedeſſen die Heringe früher gefangen, und nur mit kleinen Böthen nahe unter dem Lande gefiſchet: woher denn von Seiten Hollands hat wollen behauptet werden, daß dieſer Hering als unzeitig anzuſehen, und nicht zuzulaſſen wäre. Weil aber der Herings=Handel für ein freyes Commercium allerdings mußte gehalten werden, und der in Hamburg ſubſiſtirende Königl. Großbrittanniſche Miniſter, nachdem man Stadtſeiten bereits im Jahre 1711 über die freye Hereinlaſſung ſolchen Herings eine beſondere Convention getroffen, welche man 1719 erneuert, und die ich unter dem Buchſtaben B 6. eingeführet habe, ſich dahin erkläret: daß, weil nach der natürlichen Vorſehung der Hering früher an den Großbrittanniſchen Küſten ſich einfinde, und deſſen Güte und Zeitigkeit erhärtet werden ſollte, ſo ward unterm 8 Junii 1716, unter ſolcher Vorausſetzung, auch dem vor Johannis gefangenen Hering die Hereinbringung zugeſtanden, und, ohne deſſen beſonders zu gedenken, in gedachter neuen Convention beliebet, daß:

1. Wann dieſelbe Rechte bezahlet würden, welche der Flämiſche, oder Holländiſche gäbe, er, ſo bald er angekommen, in ein oder mehr Magazins, welche dazu bequem, gebracht,

und dafür eine billige Miethe von dem Eigenthümer deſſelben, nach Anzahl der Tonnen, demjenigen, ſo das Magazin zugehöret, erleget werden ſollte.

2. Daß ſolcher Hering in dem Hofe des Magazins auf eben die Art, wie der Holländiſche, in Gegenwart derjenigen, welche dabey zu ſeyn verlangen, eröffnet, die Peckel abgelaſſen, und darauf die Tonne mit gutem Hering wieder aufgefüllet, und mit Peckel wieder verſehen werden ſolle, ohne daß derſelbe aus dem Faß genommen, und umgepacket werde; worauf er wardiret, und nach ſeiner Qualität bezirkelt, auch zum Unterſcheid des Flämiſchen Herings auf dem Boden der Tonne ein gewohntes B. gebrannt werden ſolle: zu welchem Ende

3. E. Hochw. Rath ſich obligiret, 2 Wardirer, und 2 Pakker, welche von der Schonenfahrer-Geſellſchaft nicht dependiren, an und in Eyd zu nehmen, welche auch ſolchen Eyd jährlich im Anfange des Monats Junii vor einigen Herren Deputirten E. Hochw. Raths wiederholen ſollten.

4. Daß, wenn die Eigenthümer ſolchen Herings, oder deren Commißionairs, in Perſon anhero kommen, ſie die Freyheit haben ſollen, denſelben ohne Unterſcheid an hieſige Bürger oder Einwohner zu verkaufen, iedoch daß, wenn ſie dieſelben innerhalb 8 Tagen an ſelbige nicht verkaufen können, ihnen frey ſtehen ſolle, denſelben, an wen ſie wollen, zu verkaufen, oder auſſerhalb der Stadt, wohin ſie wollen, zu verſenden.

5. Daß aber, wann die Eigenthümer des Herings denſelben an hieſige Commißionairs addreſſiren wollen, ſie gehalten ſeyn ſollen, dazu entweder iemand von der allhier wohnenden Engliſchen Societät, oder von hieſigen Bürgern, zu erwählen; welche ſo dann denſelben, an wen ſie wollen, verkaufen, oder aus der Stadt, wohin ſie wollen, verſenden mögen.

§ 171.

§ 171.

Dieſer Vergleich hatte ſeinen Grund in dem zwiſchen Senatu & Civibus unter dem Buchſtaben T 6. folgenden 47ſten Artikel des zur Zeit der Kaiſerlichen Commißion im Jahre 1712 beliebten Haupt-Receſſes. Und alſo gebrauchte es bis dahin der Certificate über die Zeit, zu welcher der Engliſche Hering gefangen worden, ſo lange nicht, als man bloß an den Küſten von Großbrittannien ſolchen aufgeſuchet. Es verzog ſich aber auch eine geraume Zeit mit der Beſtimmung öffentlicher Höfe und Plätze zu der Wracke, und zu allem übrigen, weſſen man ſich vereinbaret hatte; alldieweil in den erſten Jahren ſehr wenige ſolcher Heringe nach Hamburg gebracht wurden. Und alſo ward im Jahre 1731 es allererſt wieder rege, daß auch dergleichen Certificate, als vor gemeldt, von der Zeitigkeit des Herings beyzubringen ſeyn würden, da neimlich die Heringe zum Theil ſchlecht ausgefallen, und daher der Credit derſelben auswärts ſehr geſchwächet worden.

§ 172.

Nachdem aber im Jahre 1747 in dem Londiſchen Parlamente eine, der Holländiſchen ähnliche, Societät errichtet iſt, welche den Hering auch in der See bey Schetland und den Orkadiſchen Inſeln zu fangen befugt ward, und am 16 Nov. 1749 vom Könige Georg dem Zweeten beſtätigt wurde, ſolchemnach darauf eine gute Zahl Buyſen zum Herings-Fang ausliefen, ſo gewann die Sache ein ganz anderes, und dem Holländiſchen Herings-Fange ähnliches, Anſehen: und mithin wurden auch die Hamburgiſchen Einrichtungen in Anſehung beyder derſelben faſt gleichförmig gemacht, und bey den Engliſchen und Schottiſchen Heringen ſolchergeſtalten wirklich eingeführet, daß, beſage Concluſi Senatus vom 26 April 1754, von ſelbigen

digen ein Atteſt von der ordentlichen Zeit des Fanges vorgezeiget werden, oder der Ueberbringer, in Ermangelung deſſen, zum Eyde ſich erbieten, und ſolchen leiſten mußte.

§ 173.

Es bleiben nemlich 1. die Engliſchen Buyſen ſeitdem ſo lange in der See, als ſie zu fangen Gelegenheit haben, und ſie laſſen ihre Heringe theils nach Engelland, und theils durch Jager, ſo bald ſie ſolche nach einander beladen können, geradesweges aus der See, ohne in Engelland einzulaufen, nach Hamburg, Bremen und andere Gegenden bringen. Wenn dieſe gelöſchet ſind, gehen ſie nach den Buyſen zurück, und holen ſo oft friſche Partien, als deren vorhanden ſind.

2. Die Engliſchen Heringe werden hier in beſondere Pack-Räume dem Commißionair, an welchen ſie addreßiret werden, gebracht: allermaaſſen ſie, beſage der vorigen Convention, und des § 171. angeführten Articuli des Haupt-Receſſes, an die Schonenfahrer-Geſellſchaft damit nicht gebunden ſind.

3. Es ſind demnach auch beſondere Engliſche Hering-Wardirer, oder Wracker, und Packer vorietzo da, welche von dem gedachten iedesmaligen Commißionair, nachdem er zwey Perſonen Einem Hochweiſen Rathe vorgeſtellet, von demſelben gewählet, und in Eyd genommen werden, welcher Eyd, ſo wie er im weſentlichen mit dem Holländiſchen übereinkommt, und nur auf die beſondern Umſtände bey den Engliſchen Heringen anderſt gerichtet iſt, unter dem Buchſtaben U 6. hiernächſt folget. Von dieſen Leuten wird der Engliſche Hering, ſo wie der Holländiſche, auf einem unbedeckten Hof-Platze, unter freyem Himmel, bey Tage, und nicht bey Licht, als wozu die Engliſchen Hering-Wardirer und Packer, gleich

gleich wie die Holländer, eydlich ſich verpflichtet haben, gewracket, oder gezirkelt, und gepacket.

4. Die Engliſchen Heringe bekommen denſelben Zirkel, welchen die Holländiſchen erhalten. Jedoch wird von dem Engliſchen beeydigten Wardirer, als welcher den Zirkel iedesmal in Händen, und unter ſeiner Bewahrung hat, in der Mitte des auf den Tonnen zu reiſſenden Zirkels, vorhin § 170. erwehntermaaſſen, ein beſonderes Signum B, zum Unterſcheidungs-Zeichen, daß es Engliſcher Hering iſt, gebrannt.

§ 174.

Neue Geſchichte des Hamburgiſch-Altonaiſchen Herings-Handels.

Seit dem Jahre 1767 iſt endlich auch von einer Königl. Däniſchen, unterm 13 Apr. dazu in Altona errichteten, **octroyirten Compagnie** der Herings-Fang unternommen worden: und dieſe, daher alſo benannte, **Altonaiſche Heringe** werden in eben der Gegend, wo die Engliſchen und Holländiſchen Buyſen ſich aufhalten, nemlich auf den Küſten der Nord-See, gefangen; auch ſo, wie dieſe, in Tonnen von Eichenem Holze, mit grobem St. Hubes Salze vermiſcht, ſchichtweiſe eingepacket; iedoch nicht hier in Hamburg, ſondern in Altona, auf einem freyen Platze, von beſonders dazu beeydigten, von der Compagnie angenommenen, Wardirern und Packern gezirkelt und gepacket.

§ 175.

In dieſe Compagnie werden auch Fremde zu Erhandlung der Actien aufgenommen, und unſere Hamburgiſchen Kaufleute haben beſonders in der Maaſſe einen Theil davon ſich zugeeignet, daß gleich Anfangs die Directöres und Deputirte aus ihnen mit beſtimmet ſind. Es ſind aber in den 10 Jahren,

ren, worauf die Zeit dieſes Privilegii vor der Hand ſich begränzet, alle andere Königl. Däniſche Unterthanen, von der Elbe ab Schiffe auf den Herings-Fang auszuſenden, ausgeſchloſſen, und hingegen haben fremde Intereſſenten, wie die Altonaiſchen gleiche Vortheile, z. E. darinn, daß der Gewinn auf keinerley Weiſe mit Arreſt beleget, oder auſſer einer Inſolvenz bekümmert werden ſollen, und daß ferner eine jährliche Prämie von ſechs Rthlr. Courant für iede Tonnen-Laſt aus dem Fond des Altonaiſchen Commerce-Collegii bis auf 600 Laſt gegeben werden ſollen, zugeſtanden, und im übrigen den Königl. Zoll-Bedienten anbefohlen worden, darauf genau Acht zu haben, daß keine andere Flämiſche Heringe, als wobey die Compagnie Atteſte, daß ſie mit ihren Buyſen gefangen, und wovon die Tonnen und Fuſtagen mit einem eigenen Brenn-Eiſen bezeichnet worden, nach Altona und in die Herzogthümer Schleßwig und Holſtein, auch die Herrſchaft Pinneberg und Grafſchaft Ranzau, einpaßiren, iedoch auch für ſelbigen Preis, wofür die Holl. Heringe in Hamburg verkauft werden, überlaſſen werden ſollen: worunter iedoch die Norwegiſchen Heringe nicht zu verſtehen, als deren freye Einfuhr aller Orten unbenommen iſt. Jene Altonaiſche Heringe aber, die mit dem Atteſte, wie gedacht, verſehen worden, ſind ein- und ausgehend in den Königl. Däniſchen Landen von allen Abgaben frey, ſo wie auch die Bedürfniſſe, welche zum Betrieb des Herings-Handels und zur Ausrüſtung der Schiffe angeſchaffet werden. Ein mehrers iſt aus der in Altona gedruckten Octroy und der Convention, welche die Compagnie unter ſich gemacht, zu erſehen, und ich habe ſelbſt daraus alles nachgeſchrieben. Ich will aber nunmehro die ganze ietzige Geſtalt des Hamburgiſchen Herings-Handels zuſammenſetzen.

§ 176.

§ 176.
Jetzige Geſtalt des Hamburgiſchen Herings-Handels.

Zuvörderſt kann ich 1) nun für eine Wahrheit es ausgeben, daß alle, auf den Hering-Fang ausgehende, Engliſche, Holländiſche, und Däniſche Buyſen ihre Netze nicht früher, als nach Johannis-Tag, Nachts nach zwölf Uhr, in die See werfen; und alle Heringe, die nach Hamburg zum Verkauf kommen, nach Johannis gefangen ſeyn müſſen.

§ 177.

Hiernächſt müſſen 2) bey der Ankunft des erſten, zweyten, oft auch eines dritten Jagers, einer ieden Nation, die Certificate von einer ieden Buyſe, woraus erhellet, daß die Heringe nach Johannis gefangen, am Bord der Buyſen geſalzen und gepacket, und von den Jagern übergenommen ſind, produciret werden. Letzteres, nemlich die Uebernahme der Heringe nach Johannis von den Buyſen in die Jagers, mit den angemerkten Tagen, an welchen ſolches geſchehen iſt, wird, bey producirten Atteſtaten von den Schiffern und Steuerleuten der Jager, vor dem iedesmaligen Wohlweiſen Zoll-Herrn beſchworen. Daß die Heringe aber wirklich nach Johannis gefangen ſind, können dieſe Jager-Leute darum nicht beſchweren, weil ſie bey dem Fangen, als welches von den Buyſen geſchiehet, nicht zugegen ſind; ſondern ſolches muß, durch eine genaue Unterſuchung der Richtigkeit der mitgebrachten Atteſtaten von den Herings-Buyſen, klar gemacht werden. Und ſolchemnach werden keine Heringe, es mögen Engliſche, Holländiſche, oder Däniſche ſeyn, als neue Heringe in der Stadt zugelaſſen, wenn die gehörigen Atteſtate fehlen, oder unrichtig ſind; woraus eben folget, daß die auf den Jagern ſich befindlichen Schiffer und Steuerleute vorgedachtes eydlich

zu

zu beſtärken, entweder nicht im Stande ſeyn können, oder doch ſolches zu nichts dienen würde; indem deren Eydesleiſtung nur angenommen werden kann, wenn bey den Atteſtaten nichts auszuſetzen iſt.

§ 178.

Und dieſe der Sache Bewandniß hat denn auch die Veranlaſſung gegeben, daß, als im Junio 1767 die Altonaiſchen Jager mit dem neuen Hering an die Stadt gekommen, die Atteſtata der Schiffer, welche die Heringe gefangen, und des Ueberbringers Eyd, darnach und gleichförmig, wie bey den Holländiſchen und Engliſchen, ſolchergeſtalten ſind eingeführet worden, wie die Formularen unter dem Buchſtaben T 6. folgen.

§ 179.

Dieſes alles aber verſteht ſich denn nun von den neuen und erſten Heringen, welche hier directe aus der See ankommen, und auf welche der ſogenannte doppelte halbe Zirkel auf den Boden von den Wardirern geſetzt wird, nicht aber von den nachhero anlangenden, und eben ſo wenig von den nach Bartholomäi Abend einkommenden. Denn dies iſt die Zeit, wo er als in ſeiner vollkommenen reifen und beſten Güte ſeyend anerkannt wird, und den doppelten vollen Zirkel empfängt; mithin auch keiner Atteſten bey deſſen Einführung es weiter gebraucht, da die Zeit, wann er ankommt, von ſelbſten erhärtet, daß er nach Johannis ſey gefangen worden. Es muß aber ſowohl die Schonenfahrer-Geſellſchaft, als der Engliſche Commißionaire, bey Senatu vorher die Anzeige ſchriftlich thun, wann der Hering von ſolcher Güte ſey, daß derſelbe zum Verſenden für gut und dauerhaft anerkannt worden; und es muß daher der Supplicæ, um die Erlaubniß zum Gebrauche des vollen Zirkels zu erhalten, ein Zeugniß der Wardirer und Packer, daß dem alſo ſey, beygeleget wer-

werden. Nicht weniger wird hinwiederum, wie ich vorhin zu bemerken vergeſſen, gegen die Zeit, da der neue Hering erwartet wird, von der Schonenfahrer-Geſellſchaft einem ieden Herings-Händler angedeutet, daß der alte Hering, ſ. v. Stank genannt, aus der Stadt hinausgeſchaffet werden ſolle. Und alſo wird beym Schluſſe des Herings-Fangs, wie beym Anfange, die Gewißheit wechſelſeitig erhärtet, daß keine andere, als gute und geſunde, Heringe in der Stadt vorhanden ſind.

§ 180.

Grönländiſcher Wallfiſch- und Robben-Fang.

Von der Herings-Fiſcherey ſchreite ich nunmehro zu dem **Wallfiſch-Fange**, als an welchem unſere Hamburgiſche Kaufmannſchaft noch bis ietzo einen unmittelbaren Antheil ſich zugeignet.

Der **Wallfiſch** iſt wohl der gröſſeſte unter allen bekannten See-Fiſchen, der ſich auch von andern Fiſch-Geſchlechten durch den Bau ſeines Körpers gar ſehr unterſcheidet. Die Wallfiſche haben auch mehrere Namen, nach ihrer Gröſſe und nach ihrer Beſchaffenheit, und Herr *Ludovici* hat in ſeinem **Kaufmanns-Lexico** einen ſehr genauen Unterricht davon gegeben, welchen er aus **Zorgdragers**, eines alten erfahrnen Commandeurs, und andern Reiſe-Beſchreibungen, ſorgfältigſt zuſammengezogen hat. Ich werde ihm im voraus auch in der ſummariſchen Geſchichte folgen, die er von dieſem Fange mitgetheilet hat, und ich bemerke hier nur dieſes zuerſt, daß unter dem Grönländiſchen Fange auch die **Robben-Schlägerey**, d. i. der Fang der alſo benamten Art **See-Hunde**, mit begriffen werde, der aber nicht, wie unten § 188. folgen wird, auf eben dieſelbe Weiſe, wie der Wallfiſch-Fang, handthieret wird.

§ 181.

§ 181.

Gegend des Wallfiſch- und Robben-Fanges.

„Die Gegend, wo die rechten und eigentlichen Wallfiſche ſich aufhalten, wird von der Sache kundigen Leuten unter Grönland, von der Straſſe Davis und Jßland an, längſt dem Rande des Eiſes gegen Weſten, bis an die Jnſel Mauricius, welche auch Jan Mayen Eyland genannt wird, und bis an das nordliche Vorgebürge, weiter längſt gemeldetem Eis-Rande bis an Spitzbergen längſt dem mittägigen Eiſe, ſo von Spitzbergen gegen Süden lieget, bis an die Maggets-Straſſe und Nova-Zembla, wie auch um und ſehr nahe bey dem Nordpole angegeben. Man muß ſie aber ietzt, nachdem ſie aus dem Meerbuſen und von den Ufern vertrieben worden, ſo wie auch die Robben, in dem Eiſe aufſuchen,*) und der Fang geſchiehet in den Monaten May und Ju-

*) Zur Erläuterung dienet dieſes aus Herrn Langenbecks Anmerkungen über unſer Schiff- und See-Recht S. 497:

Vorhin hielten ſie ſich an den Küſten von Alt-Grönland und Jan Mayen Eyland, wie auch in der Straſſe Davis, an dem Eiland Diſco, auf 71 bis 72 Grad, und der Zeit ward die Fiſcherey mit vielem Vortheil getrieben, indem man den Fiſch in der See nicht flenzen dürfen, ſondern zu Lande geſchleppet, und den Trahn aufs Land in den daſelbſt angerichteten Brennereyen auskochen, und nebſt den Baarden in Pack-Häuſern aufheben können. Als aber durch den groſſen confluxum der Schiffe, und durch vielfältige Nachſtellung, der Fiſch ſcheuer geworden, und von der Küſte abgewichen, einfolglich weiter in die See nach Neu-Grönland und Spitzbergen, und höher in die Straſſe Davis hinein, und nachgehends gar ins Eis ſich verſtecket, ſo hat man dem Fiſche folgen müſſen, ſo daß alſo dieſe Fiſcherey weit beſchwerlicher und gefährlicher geworden, geſtalt ſolche auf 77 bis 80 Grade gegen über Spitzbergen ins Eis getrieben wird, und hat ein Biſcajer François Soupite die Erfindung erdacht, auf was Art man in den Schiffen in offener See den Trahn auskochen könne, wie ſolches *Clairac* in der Note zu la Rode d'Oleron Grönländiſchen See-Recht breiter anführet.

Julius. In der Straſſe Davis aber iſt derſelbe etwas früher, und zwar allda auf 68 bis 77 Graden Norder Breite. Die dahin gehenden Schiffe gehen im Monat März, nach Grönland aber im Monat April ab, und dieſer Monat und der folgende May werden für die beſten zum Robben-Fange gehalten, die mehrentheils in Grönland gefangen werden, auf der Straſſe Davis aber nur ſelten anzutreffen ſind.

§ 182.
Nationen beym Wallfiſch- und Robben-Fang.

Die Europäiſchen **Nationen**, welche ihre Schiffe nach und mit einander auf den Wallfiſch-Fang ausgeſandt haben, ſind die **Spanier**, die **Holländer**, die **Deutſchen**, (als deren **See-Städte Bremen** und **Hamburg** ſich von Alters her damit befaſſet) die **Engelländer**, die **Schottländer**, die **Franzoſen**, die **Dänen**, die **Schweden** und die **Ruſſen**.

§ 183.
Holländiſcher Wallfiſch- und Robben-Fang.

Die **Holländer** treiben aber gegenwärtig vor allen dieſen Wallfiſch-Fang am ſtärkſten. Sie haben ſolchen zuerſt von den Einwohnern der Spaniſchen Landſchaft **Biſcaja** gelernet. Denn, da dieſe auſſerordentlich erfahrne Seeleute waren, ſo fingen ſie nicht nur an ihren Küſten **Finnfiſche**, ſondern auch, da ſie um Irrland herum, nach Ißland und Grönland zu ſegelten, **Wallfiſche**. Unterſchiedene Reiſen dieſer Biſcajer liefen zu ihrem groſſen Vortheile ab. Man ſchickte nachher aus einigen Häfen von Biſcaja wohl 50 bis 60 Grönlands-Fahrer in See, welche zum öftern reich beladen zurück kamen. Der Anwachs der **Niederländiſchen** Schiffahrt machte, daß mit dem Anfange des 17ten Jahrhunderts einige

Seefahrer ihre Gedanken auf den Wallfiſch-Fang richteten. Man ſahe aber, daß ohne Hülfe der Biſcajer nichts vortheilhaftes auszurichten ſey, und dieſe waren nicht ungeneigt, ſich in die Dienſte der Holländer zu vermiethen. Es kamen alſo jährlich Biſcajiſche Harpunirer nach Holland, welche von einzelnen Kaufleuten angenommen und nach den nordiſchen Gegenden geſchickt wurden, auch die ganze Fiſcherey dirigirten, und über alles zu gebieten hatten. Im Anfange war man nur bedacht, Weißfiſche, Robben und Wallroſſe zu fangen. Als aber dieſe Thiere ſich nach einigen Jahren wegwendeten, beſchloß man, ſich an die Wallfiſche zu wagen.„

§ 184.

Man errichtete deswegen im Jahre 1611 eine eigentliche **Grönländiſche Geſellſchaft**, und im Jahre 1612 eine **Nordiſche Amſterdamniſche Compagnie**, welche octroyirt und nachher verlängert wurde, die aber nach 1634 nicht weiter fortdauerte, ſondern aufgehoben, und im Jahre 1645 der Wallfiſch-Fang einem ieden freygeſtellet wurde. "Seitdem dieſes geſchehen, machen gemeiniglich einige Kaufleute eine Geſellſchaft zuſammen, um einen oder mehrere ſogenannte Grönlands-Fahrer auszurüſten. Ein iedweder nimmt einen gewiſſen Antheil in den Handel, manche $\frac{1}{64}$, andere $\frac{1}{32}$, noch andere $\frac{1}{16}$, $\frac{1}{8}$, oder $\frac{1}{4}$. Die Aufſicht und ganze Direction wird einem der vornehmſten Seefahrer aufgetragen, welchen man **Buchhalter** nennet, und der durchgehends eine gewiſſe Summe Geldes für ſeine Mühe bekömmt. Die Eigenthums-Herren der Schiffe, die in Holland zum Wallfiſch-Fange ausgerüſtet werden, wohnen meiſtentheils in Amſterdam, und in unterſchiedenen Dörfern von Nord-Holland, iedoch werden von Rotterdam und Delfeshaven auch einige ausgerüſtet. Die Anzahl der Schiffe, welche von den

Holländern jährlich zu Betreibung dieſes Fiſch-Fanges nach Grönland und der Davis-Straſſe ausgeſendet werden, hat ſich wohl auf 160, oder 180, bis 200 und noch weiter erſtrecket.

§ 185.

Die verſchiedenen Geſetze und Einrichtungen, welche wegen des Wallfiſch-Fanges in Holland gemacht worden, zeigen auch zur Genüge, daß ſich die Landes-Obrigkeit ſolchen Handel allezeit ſehr hat angelegen ſeyn laſſen. Man hat zwar manchmal dieſe Fiſcherey verboten, aber nicht anders, als zu Krieges-Zeiten, da man Schiff-Volk nöthig hatte, oder beſorgen muſte, daß ſolche Schiffe genommen werden dürften. Man darf inzwiſchen mit den zum Wallfiſch-Fange ausgerüſteten Schiffen in fremden Ländern keinen Handel treiben. So darf auch das Fiſch-Geräthe nicht auſſer Landes verkauft werden. Ein iedes Schiff muß eine Bürgſchaft von 6000 Gulden ſtellen, daß es mit ſeiner Ladung wieder nach Holland zurück kommen will. Die Commandeurs, Harpuniers, Ruderer, Speckſchneider, oder andere Perſonen, die ſich auf den Wallfiſch-Fang verſtehen, dürfen ſich nicht in fremde Dienſte vermiethen. Der Schleich-Handel von Trahn und Fiſchbein, welcher vor 100 Jahren ſtark im Schwange ging, iſt durch öffentliche Edicte verboten. In gefährlichen Zeiten wird den Grönlands-Fahrern eine Convoy von einer hinlänglichen Anzahl Kriegs-Schiffe mitgegeben. Der Wallfiſch-Speck, und was ſonſt an dergleichen Dingen aus den Ländern um den Nordpol nach Holland gebracht wird, iſt frey von öffentlichen Abgaben. Wenn iemand Güther von einem Grönlands-Fahrer rettet, ſo theilet er ſolche mit dem Eigenthums-Herrn. Wer einen Wallfiſch fängt, iſt ſo lange Eigenthums-Herr davon, als einer von ſeinen Leuten dabey bleibet. Die vornehmſten Seefahrer von Nord- und Süd-

Hol-

Holland ſind Commiſſarien von dem Wallfiſch-Fange, und müſſen Sorge tragen, daß denen dieſerhalb gemachten Verordnungen genau nachgelebet werde. „

§ 186.

Dieſes iſt die Geſchichte und die Beſchaffenheit des Holländiſchen Wallfiſch-Fanges, wie ich ſie dem Herrn *Ludovici* groſſentheils nachgeſchrieben. Sie iſt ſolchergeſtalt von dem *Auteur du Commerce de la Hollande Tom.* 1. *cap.* 5. in allen Stücken bekräftiget, und er hat nur dieſe Anmerkung hinbey gefüget, daß die Zahl der Schiffe im Jahre 1765 bis auf 151 nach Grönland, und auf 39 auf die Straſſe Davis ſich vermindert, auch daß überhaupt der Nutzen und Vortheil, ein Jahr ins andere gerechnet, ſich ſelten über die Erſetzung der Koſten, welche zur Ausrehdung angewendet werden müſſen, erſtrecke; ſolchemnach auch diejenigen, welche die Schiffe bauen laſſen, und Geräthſchaften und Victualien dazu hergeben und anſchaffen, faſt alleinig die Intereſſenten ſind; mit denen aber gleichwohl andere Nationen es nicht haben gleich machen können, weil ſie in der wohlfeilen und genauen Beſtimmung aller vorerwehnten Dinge den Holländern nicht gleich kommen mögen, f) bey denen aber auch nächſt

f) Ich will die ganze Stelle hieher ſetzen: Il eſt rare qu'un vaiſſeau baleinier donne quelque bénéfice, qui mérite attention au de-là des fraix de l'armement. Auſſi ce n'eſt point avec de l'argent, que les négocians, qui ſoutiennent cette pêche, forment les intérêts, qu'ils y prennent; s'il falloit faire des fonds avec de l'argent comptant, comme on fait pour les intérêts qu'on prend dans d'autres armemens, les Hollandois envoiroient infiniment moins de vaiſſeaux à cette pêche. Il n'y a ici d'intéreſſés que les negocians, qui fourniſſent les vaiſſeaux, leurs agrés, leur avituaillement & tous les uſtenciles néceſſaires, dont le bénéfice de la pêche eſt ordinairement celui, qu'ils trouvent ſur leurs fournitures. C'eſt un bénéfice ſi reſtraint, qui n'a point permis aux Biſcayens, aux Bayon-

nächſt dem eine Art von Prämien- oder Avantür-Handlung durch Wetten, gegen die Zeit des Fiſchfanges, aufgekommen iſt, ſowohl ob und wie viele Fiſche werden gefangen werden, als durch Auszahlung von Prämien gegen Lieferung des daraus kommenden Trahns, Fiſchbeins und anderer Dinge zu einem gewiſſen Preiſe.

§ 187.

Jetzige Concurrenz anderer Nationen zum Wallfiſch-Fang.

Es hat demnach gedachter Auteur es wol nicht im Ernſte gemeinet, wenn er den Holländiſchen Wallfiſch-Fang durch die Concurrenz anderer Nationen vermindert zu ſeyn vorgiebet. Die Engelländer haben zwar ſeit 1725 ſich mit mehrerem Ernſt auf den Wallfiſch-Fang geleget, und es iſt zu London eine neue Grönländiſche Compagnie errichtet. Auch hat zwar dieſe Fahrt weder bey den Dänen, Schweden und Ruſſen aufgehöret, welche letztere zuerſt auf den Wallfiſch-Fang zu Kayſer Peters des Erſten Zeiten, nach dem einer gewiſſen Compagnie ertheilten ausſchlieſſenden Privilegio des Trahn-Handels, erſchienen, und unter der ietzigen Kaiſerlichen Regierung zu Kohla, ſo wie die Dänen, durch eine zu Corſoer in Seeland errichtete und octroyirte Compagnie, unter beſondern derſelben verliehenen Begönſtigungen, ſind aufgewecket worden. Und auch die deutſchen See-Städte treiben den Wallfiſch-Fang nach wie vor. Allein die Zahl der Holländiſchen Schiffe bleibt noch immer überwiegend, und die

Bayonnois, ni aux Anglois, de ſoutenir dans cette pêche la concurrence des Hollandois, parce qu'ils n'ont pu imiter cette maniere d'armer leurs vaiſſeaux, ni ſe faire à un bénéfice ſi borné. C'eſt-là l'effet de l'abondance de l'argent, qui circule dans le commerce de la Hollande, & qui eſt telle, que fort peu de branches de commerce fourniſſent un emploi plus lucratif.

die Zahl geſammter anderer Schiffe wird denenſelben wol niemals gleich kommen.

§ 188.

Schiffs-Einrichtung beym Wallfiſch- und Robben-Fang.

Es würde zu weitläuftig fallen, und mich zu weit von meinem eigentlichen Zwecke der rechtlichen Erörterung des Wallfiſch-Fanges abführen, wenn ich die Art der Equipirung eines Grönländiſchen Schiffes, die innerliche Einrichtung deſſelben, die Ordnung der Officirer, die Obliegenheiten eines ieden, die Regeln des Fangs, und alles das, was dem anhängig, nach allen Umſtänden hier einführen wollte. Man kann es bey Zorgdragern und bey Herrn Ludovici finden. Indeſſen laſſe ich iedoch ſummariſch daraus nicht unangemerket, daß ein zum Wallfiſch-Fang beſtimmtes an ſich ſelbſt groſſes, und gemeiniglich von 6 oder 7 Schaloupen begleitetes, Schiff dazu erfordert werde, welches man ein Schiff mit einem Bleet nennet; daß die Rheder die Ammunition und Ausrhedung des Schiffes beſorgen; daß der Commandeur die Oberaufſicht über das ganze Schiff und Bleet führe, und der Steuermann, wie bey andern Schiffen, allein die Fahrt nach Anleitung des Compaſſes und des Senk-Bleyes einrichtet; wobey die Unter-Steuerleute der Schaloupen den Strich beſonders halten müſſen, welchen der getroffene Wallfiſch nimmt; daß beſondere Harpunirer auf dem Bleete ſind, welche den Fiſch, ſo bald man an ihn kommen kann, mit der Harpune, d. i. mit einem an einem hölzernen Stiele und einer langen Linie befeſtigten Wurf-Spieſſe, zu treffen und zu verwunden ſich beſchäfftigen; daß ein beſonderer Lein-Schieſſer ſolche Linie regiere, und daß auch beſondere Speck-Schneider ſind, welche das ſo genannte Flenzen

oder Abmachen des Specks beſorgen, aus welchem in den Trahn-Brennereyen der Trahn hiernächſt ausgekochet wird, der nächſt den Baarden, woraus der Fiſchbein geriſſen wird, die vornehmſten Nutzungen giebet, welche von dem eigentlichen Wallfiſche kommen,[s]) und die hingegen in dem Spermaceti, einem Oele, ſo zum Tallig dienet, von einem beſonders alſo genannten Cajelot-Fiſche, beſtehen, in deſſen Kopf es ſitzet, und der nebſt dem auch Speck zu Trahn, iedoch keine Baarden, giebet.

Der Robben-Fang wird aber auf eine ganz andere Art, wie der Wallfiſch-Fang, tractiret. Denn dieſe See-Hunde werden mit hölzernen Keulen, an deren Spitze ein eiſerner Hake iſt, todtgeſchlagen, und das Fell wird ſamt dem Specke ſogleich auf dem Eiſe abgeſchnitten, und durch die Schaloupen an das Schiff gebracht.

§ 189.
Hamburgiſcher Wallfiſch- und Robben-Fang.

Ich bleibe indeſſen nunmehro, nachdem ich die allgemeinen Regeln und Gewohnheiten bey dieſem Fange kürzlichſt berühret, bey unſerm Hamburgiſchen Fange beſtehen, um, was ich von jenen überhaupt geſagt, auf dieſelbe beſonders anzuwenden.

§ 190.
Geſchichte der Hamburgiſchen Grönlands- und Straſſe Davis-Fahrt.

Was demnach beſonders die Geſchichte anbetrifft, ſo iſt es wol gewiß, daß, wenn ſich gleich unſere Kaufleute ſo frühe nicht, als die Holländer, damit befaſſet, iedoch dieſelben nach ihnen die erſten geweſen, und daß unſere Fahrt, ſo wie ſie

s) ſ. unten § 194. die Erklärung des hieher gehörigen Artikels des Reglements in den Noten.

ſie anietzo geſchiehet, ſchon über hundert Jahre, gleich der vorzeitigen Fahrt nach Ißland, ſey geführet worden. Das **Reglement von 1696**, weſſen ich verſchiedentlich ſchon erwehnet, iſt, wie Herr Langenbeck in ſeinen **Anmerkungen über unſer Schiff- und See-Recht S. 499** anzeiget, aus dem Holländiſchen Reglement genommen, und ſchon Anno 1677 von der Rhederey als eine Ordnung unter ſich gedruckt, welche die **Bremer** und **Embder** ſowohl, als die unſrigen, angenommen, und im Jahre 1696 zur oberlichen Confirmation gebracht haben. Und es hat wohl keinen Zweifel, daß die, gleich mit mehrerm zu erwehnenden, darinn enthaltenen Vorſchriften für Rheder und Schiffer in **Verunglückungs-Fällen**, in Anſehung der Bergung und des Berg-Lohns, auch des erworbenen Eigenthums-Rechtes, von Anfang an Holländiſch in der Nachahmung geweſen, und im Fortgange auch bis ietzo beſtändig geblieben ſind.

§ 191.

Hamburgiſche Grönlands-Rhedereyen.

I. Auch die Hamburgiſche Grönlands-Fahrt beſteht, wie die Holländiſche, in einer **Rhederey**, oder Geſellſchaft, welche mehrere mit einander machen. Und dies ſind nicht nur Hamburgiſche, ſondern auch benachbarte Altonaiſche Kaufleute: wiewohl auch Schiffe von letzteren allein, ohne Hamburgiſche Mit-Rheders zu haben, ausgerüſtet werden. Die Koſten ſo groſſer Schiffe, als zu dieſer Fahrt erfordert werden, und aller Bedürfniſſe, mit dem Lohne ſo vieler Menſchen, haben natürlicherweiſe eine geſellſchaftliche Verbindung nach ſich gezogen: und es kommt noch die Gefahr und die Ungewißheit einer zurück zu bringenden Handels-Beute hinzu; bey deren widrigen Ausgange der Schade am Schiffe, und der Mangel an Vortheil, von vielen zertheilt beſſer, als von einzeln oder

ein paar Perſonen, getragen werden kann; und woher auch auf dieſe Fahrt die mehreſte Zeit Aſſecuranzen geſuchet und getroffen werden, von welchen ich hiernächſt an ſeinem Orte ein mehreres anführen will.

§ 192.
Hamburgiſche Geſellſchaft zur Mithülfe auf der Grönländiſchen Fahrt.

Dies iſt die eine Rhederey bey der Grönlands-Fahrt. Es ſind aber noch mehrere Genoſſenſchaften, die, nach angeſtellter Fahrt, unter den Schiffern entweder nach den Geſetzen, oder auch willkührlich, getroffen werden. Unter der erſtern begreife ich (denn, wie ſoll ich ſie anders als eine Societät anſehen,)

II. diejenige, welche, nach dem Reglement Art. 1., auf den Fall des Verunglückens eines Schiffes und der Bergung der Perſonen, und des etwanigen Fanges, vorgeſchrieben, und in gewiſſe Regeln gebracht iſt. Es kann ſich nemlich, nachdem der Fang nunmehro im Eiſe geſchiehet, zuweilen zutragen, daß, wenn das Eis in groſſen Feldern, wie es genennet wird, durch Wind und Strohm ſich los giebt, und treibet, ſelbiges groſſe Oeffnungen mache, in welche die beſten und beherzteſten Schiffer, weil es darinn den beſten Fang giebt, ſich hinein wagen, und den Fiſch darinn verfolgen: da es denn geſchehen kann, auch geſchiehet, daß ſolche Oeffnungen ſich wieder ſchlieſſen, und, wenn ſich das Eis nicht öffnet, ein ſolch Schiff im Eiſe bleiben und vergehen, oder auch, wenn es durch ſolch Treib-Eis und Flahrden geklemmet und gebrochen, es zerſchmettern und verunglücken müſſe. Und in dergleichen Zufällen beruhet, nach Herrn Langenbecks Anmerkung zu beſagtem 1ſten Artikel, der meiſte Hazard dieſer Fahrt. In dieſem Falle nun muß, nach ſelbigem, der

Com-

Commandeur und das Schiffsvolk bey dem erſten Schiffe, zu welchem ſie kommen können, ſich zu ſalviren ſuchen, und dieſes ſie aufnehmen: und wann dieſes Schiff ein anderes antrifft, ſo muß es die Hälfte von dem geborgenen Volke, wenn es nicht bereits geborgen Volk an Bord hat, aufnehmen, und dieſes gerettete Volk wird pro rata alſo vertheilet, daß ein ieder gleich viel davon bekomme; und dergleichen Vertheilung geſchiehet ferner, wenn dieſe Schiffe nachgehends wieder bey andern Schiffen kommen. Die Urſache ſolcher Vertheilung lieget 1) darinn, daß die Schiffe ſtark an Mannſchaft fahren, und dieſe Bergung wegen Enge des Raums an und für ſich ſehr unbequem fällt. Eins muß demnach das andere der Laſt zu überheben ſuchen.

§ 193.

Auf eben dieſem Grunde werden auch, 2) beſage des 2ten Artikels, die Victualien, welche die geborgenen Leute an Bord bringen, zu ihrer eigenen Conſumption vertheilet, und bringen ſie derſelben keine mit, ſo muß das rettende Schiff jenem nach Proportion aus chriſtlicher Liebe beytreten. Es müſſen aber die Geretteten auch als andere Matroſen mit arbeiten helfen.

§ 194.

Kann ferner 3) der verunglückte Commandeur und Schiffer das Guth ſelbſt bergen, ſo kann ihm ein anderer nicht darinn zuvorkommen. Iſt es aber von ihm verlaſſen, oder er berget es nicht, ſo iſt ein ieder der anderen Schiffer gleich nahe dazu, und was er ſodann an Güthern, es ſey Wall-

fiſch-

fiſchfanger-Geräthſchaft, [b]) Speck, Trahn [i]) und Wallfiſch-Baarden, Wallruß-Zähne, [k]) auch Schiffs-Geräthſchaft, und was dergleichen ferner ſeyn mögte, geborgen hat, davon genieſſet er, wenn ſie hier zu Lande kommen, die eine Hälfte, und die andere derjenige, ſo es verlohren hat, als welchem der Berger ſothane Hälfte, ohne daß er dafür Fracht, Partiniers-Geld, oder andere Unkoſten zu fodern Macht hat, auszukehren verbunden iſt.

§ 195.

So iſt die Sache in dem 3ten und 4ten Artikel zuſammengefaßt, und Herr Langenbeck hat dieſelbe erläutert, nicht weniger zu dem 5ten, 6ten und 7ten Artikel dieſe beſondere Verfaſſung wegen der Monats-Gelder und Partiniers hinzugefüget, daß, weil auf dieſen Reiſen die Bedingung der Hauer entweder auf eine gewiſſe monatliche Gage, oder Hoffnung des Fanges geſchiehet, die auf erſtere Weiſe angenommenen Monats-Gelder, die letzteren aber Partiniers genennet werden, die entweder auf gar keine, oder doch geringe Gage dienen, unter der Bedingung, daß ſie von iedem Fiſch, von iedem Quardel, oder zwey Tonnen Trahns, ein gewiſſes genieſſen ſollen. Nicht weniger iſt von ihm zu dieſem und dem folgenden 7ten Artikel die Proportion angemerkt, die nach advenant von dem Capital, ſo von dem Geretteten kommt, einem ieden Bergenden zu gute gereichet; welches aber auf Ver-

b) Dieſe beſtehen in dem Vleet, in Quardelen, Wallfiſch-Lienen und Kenter-Tauen, Harpunen, Lanzen, Speck-Baarden- und Kapp-Meſſern u. d. g.

i) Trahn iſt eigentlich das ausgekochte Speck. Die Abſchneidung des Specks nennet man, wie ich ſchon erwehnet, das Flenzen. In dem obern Theile des Rachens der Wallfiſche ſitzen die Baarden.

k) Deren Speck, imgleichen Robben und deren Speck und Fell, wie auch die Robben-Lebern.

Vergleiche ankommt, die von den Rhedern bey Bedingung der Hauer verſchiedentlich gemacht werden, und in ſolche genaue Berechnungen hineingehet, die heut zu Tage, wann kein Geding darüber gemacht, noch, bewandten Umſtänden nach, errichtet werden mögen, weit einförmiger ſind; von welchen ich alſo, wenn ich auf die Bergungs-Materie komme, noch ein und anderes practiſches anmerken werde; geſtalt auch endlich, was in dem 8ten Artikel des Reglements von der beym Grönländiſchen Fang ſich zutragenden Havarie, beſonders von geborgenen und ins Schiff gebrachten Güthern, verordnet iſt, deſſen Erörterung zu der hiernächſt folgenden Entwickelung aller derer auf der See vom Werfen, vom Ungewitter, Sturm und Schiffbruch, und andern, ohne des Schiffers Schuld und Verſäumniß, ſich eräugten Schäden, und dabey nach Stufen geſetzlich abgemeſſenen Trag- und Leiſtung derſelben gehöret; als derenthalben die Grönländiſche Fahrt nichts beſonders, vielmehr auch dieſes ähnliche hat; daß, wie bey dem Aſſecuranz-Contract mit mehrerm vorkommen wird, beſonders auch auf Schiff und Fang, und auf alle Zufälle, ſolche Verſicherungen geſchehen.

§ 196.

Maſcopey zum Fange unter den Grönländiſchen Commandeurs.

Noch eine Maſcopey wird III. willkührlich von den Grönländiſchen Commandeurs während der Reiſe, ohne Vorwiſſen ihrer Rheder, mit Conſens ihrer Partiniers, nach Herrn Langenbecks Anmerkung am Schluſſe, dahin gemacht, und von ihm als rechtlich und billig behauptet, daß einer und der andere zur Hälfte in den Fang unter ſich einſtehen wollen: und dieſe erſtreckt ſich auch wol dahin, daß, auſſer dem Fang, ſie auch in Schaden und Verluſt von Schiffs- und Fangs-Geräthſchaf-

räthſchaften für die Hälfte eintreten. Indeſſen hat doch dergleichen, ohne Vorwiſſen der Rheder gemachte Verbindung, nicht nur unter denenſelben, ſondern auch abſeiten der Aſſecuradeurs, iezuweilen Zwiſt und Proceß erreget, wenn es darauf angekommen iſt, wer und in welcher Proportion ein ieder den Schaden und die Havarie zu tragen habe, wenn eines ſolcher Schiffe, oder der Fang des einen, verlohren gegangen: und es iſt am beſten und ſicherſten, daß die Rheder dergleichen Maſcopeyen entweder erlauben, oder ſie auch ihren Commandeurs verbieten.

§ 197.

Hamburgiſche Admiralſchaft auf Grönland.

Endlich kann auch IV. eine geſellſchaftliche Verbindung bey der Grönländiſchen Fahrt durch eine förmliche **Admiralſchaft** getroffen werden. Von einer ſolchen Zuſammenſetzung vereinigter Kräfte habe ich überhaupt ſchon in dem erſten Abſchnitte der Admiralitäts-Verfaſſungen § 1. geredet. Von der beſonderen Grönländiſchen aber lautet der 11te Artikel des Reglements nachſtehendermaaſſen:

> So auf der Reiſe nach Grönland, unter der Admiralſchaft, bey leiſtender Defenſion, iemand gelähmet würde, der ſoll von der Grönländiſchen Fiſcherey (d. i. von allen dabey intereßirten) dafür billigermaaſſen bezahlet, und ſolches NB. über die ganze Flotte repartiret, und eben ſo ſoll es auch in der Retour gehalten werden.

Allein mir iſt nicht bewußt, ob bey der Grönlands-Fahrt dergleichen Admiralſchaften heutiges Tages gemacht werden. Geſchiehet es aber, wie es ſo wenig bey der Grönländiſchen als andern Fahrten verboten iſt, ſo werden ſie nach den allgemeinen Vorſchriften in rechtlicher Ordnung gehandhabet,

von

von welchen ich hiernächſt bey Schiffern und Schiffs-Volke reden werde.

§ 198.
Eigenthums-Rechte beym Hamburgiſchen Wallfiſch-Fange.

Was ich hiernächſt § 185. von der Erwerbung eines Eigenthums an einem gefangenen Wallfiſche nach den Holländiſchen Rechten angeführet, das läſſet ſich auch auf die Hamburgiſchen anwenden, und unſer Reglement hat in dem 9ten und 10ten Artikel die casus nachſtehendermaaſſen aus einander geſetzet:

9. Wann iemand einen Fiſch im Eiſe getödtet haben, und ſolchen durch Ungelegenheit nicht an Bord mögte kriegen können, der bleibt des Fiſches Eigener, ſo lange iemand von ſeinem Volke dabey bleibet; ſo aber kein Volk dabey iſt, wann er gleich an einem Eis-Feld veſtgemachet wäre, mag derjenige, ſo dabey kommt, den Fiſch zu ſich nehmen.

10. Wann iemand einen Fiſch gefangen, und damit beym Lande iſt, mag er denſelben vor ein Anker, Draggen, oder Tau veſt machen, und ein Mark oder Boy darauf ſetzen, alsdann, ob ſchon niemand dabey iſt, bleibt der Fiſch doch vor den Eigener allda liegen.

Es haben alſo auch unſere Geſetzgeber nach den natürlichen Rechten, welche in den Römiſchen § 12. und 13. Inſt. de Acquir. Rer. Domin. & l. 3. § 2. & 5. ff. h. angenommen ſind, die Gewahrſam eines in Beſitz genommenen und alſo occupirten Gutes, welches ſonſt nullius geweſen, als einen Grund des Eigenthums angeſehen: und es iſt nicht genug geweſen, den Fiſch getödtet zu haben, ſondern er hat müſſen verwahret und in Beſitz genommen werden: welches erſtere durch das

dabey bleibende Volk, und letzteres durch eine darauf geſetzte Boye angedeutet worden. [l])

§ 199.
Hamburgiſcher Prämien-Handel auf die Avanture des Fiſch-Fanges.

Es ahmen nächſtdem unſere Kaufleute, nach Herrn Langenbecks wörtlich folgenden Anmerkung, (S. 515.) den Holländern auch darinn nach, "daß inſonderheit auf den Trahn und die Wallfiſch-Baarden, weil deren Preiſe nach dem Wallfiſch-Fange ſich reguliren, und dem Auf- und Abſchlage am meiſten unterworfen, eine Handlung auf Speculation nicht ungewöhnlich iſt, da abſeiten des Verkäufers pur und verbindlich iſt, falls der Käufer zu der beſtimmten Zeit die Lieferung der verkauften Waaren, gegen Auszahlung des

l) Ich kann hier anzumerken nicht vergeſſen, daß, als im Jahre 1752 es ſich zugetragen, daß 3 Holländiſche auf den Wallfiſch-Fang ausgeweſene Schiffe aus Noth im Eiſe zurückgelaſſen, von den Commandeurs und Schiffs-Leuten aber vorher an ihren Ankern beveſtiget, und demnach durch ein Placat der Herren General-Staaten verkündiget worden, daß die Rheder und Intereſſenten ſolcher Schiffe Geräthſchaft und Güther nicht als verlaſſen angeſehen haben wollten, ſondern zu derſelben Abholung alle Anſtalt vorkehren würden, Senatus Hamburgenſis am 21 Februar 1753, da unſere Grönlands-Fahrer im Begriff waren, zu ſolchem Fange ſich aufs neue anzuſchicken, eine Notification ergehen, und durch dieſelbe Obrigkeitlich erinnern lieſſe, den hieſigen Commandeurs und ihrem Schiffs-Volke die Anweiſung zu thun, daß ſie ſich gedachter Schiffe Geräthſchaften und Güther auf keinerley Weiſe als eines etwa dafür gehaltenen See-Fundes anmaaſſen, oder davon etwas, was es auch ſey, zu ſich nehmen ſollten; widrigenfalls der oder diejenigen, die ſich dergleichen erweislich unterfangen, zur Widererſtattung des Entwandten, oder deſſelben wahren Wertes, unfehlbar angehalten werden ſollten. Eine Folge des Völker-Rechts, welches die wechſelſeitigen Pflichten, auch bey dem Wallfiſch-Fange, zu welchem ſich allerhand Nationen anſchicken, nach den natürlichen Rechten beſtimmet.

des ſtipulirten Pretii, von demſelben prätendiren ſollte, und welcher Contract auf folgende Art getroffen wird, daß A, als Käufer, von B, als Verkäufer, eine Quantität von Trahn oder Wallfiſch-Baarden respective die Tonne, und 100 Pfund gegen einen gewiſſen accordirten Preis würklich kaufet, unter der Condition, daß der Verkäufer ſolche Waaren auf eine determinirte Zeit, oder an einem gewiſſen Tag, gegen baaren Empfang des Kaufs-Pretii, zu liefern gehalten ſeyn ſolle, und, um den Verkäufer dazu deſto kräftiger zu verbinden, der Käufer jenem, nach Proportion der Kauf-Summe, eine Prämie anſetzet, und bey Schlieſſung des Contracts baar bezahlet, welche, wenn der Käufer zu der beſtimmten Zeit oder Tag die Lieferung nicht verlangen und fordern ſollte, verdienet, und er ſeiner Verpflichtung entſchlagen ſeyn ſoll.

Weilen hier eine Prämie gegeben wird, iſt daraus abzunehmen, daß dieſer Contract mit der Aſſecuranz einige Connexität habe, um ſo mehr, als ſolche Prämien auch von Leuten genommen werden, die weder in den Rhedereyen auf Grönland intereßiren, noch mit dergleichen Waaren ſonſt handeln, einfolglich in dem Fall der verlangten Lieferung entweder die verkauften Waaren anſchaffen, oder auch das Intereſſe präſtiren müſſen. „

§ 200.

" Das Formale von dieſem Contract iſt, daß er in Schriften müſſe verfaſſet, und die Prämie contant bezahlt werden; der Effect und die reciproque Obligation aber:

1. Daß die Prämie, ſo bald ſie empfangen, dem Verkäufer heimfalle, weiter nicht gerechnet, auch nicht wieder gefordert werden könne.
2. Wenn zu beſtimmter Zeit oder Tag die Lieferung nicht gefordert wird, die Prämie verdienet, und alle Verpflichtung aus dieſem Contract ceßire und aufhöre.

 3. Wenn

3. Wenn aber die Lieferung gefordert wird, der Verkäufer verpflichtet ſey, präciſe an dem beſtimmten Tag und Zeit die Lieferung der alſo verkauften Waaren, oder in deren Entſtehung das Intereſſe nach dem marktgängigen Preis ſolcher Waaren zur Zeit der Lieferung zu präſtiren; und der Käufer das accordirte Kauf-Pretium, gegen Empfang der verkauften Waaren, baar zu bezahlen.

§ 201.

Hamburgiſche Begönnſtigungen des Wallfiſch- und Robben-Fanges.

Es fehlet aber endlich auch in Hamburg an Begönnſtigungen des Wallfiſch- und Robben-Fanges nicht. So wie nemlich auch unſere dazu gewidmete Schiffe, wie die Holländiſchen, nicht leichtlich zu einer andern Fahrt gebrauchet werden, und mit den einhabenden Fiſchen an die Stadt zurückkehren, und mehrentheils in deren Unter-Häven bis zum folgenden Jahre überwintern, ſo genieſſen ſie, nebſt der Freyheit vom Stader-Zolle, auch in der Stadt eine namhafte Erleichterung bey demſelben; als wofür hingehend auch von den Schiffs-Gefäſſen mehr nicht, denn 5 Rthlr. Courant, entrichtet, zurückkommend aber von iedem gefangenen Fiſche nur 4 Rthlr. Courant, und von Robben gar nichts bezahlet werden darf. Sie haben nächſtdem, vermöge der noch in dem verwichenen Jahre erneuerten Verordnung, m) die in dem ſechsten Theile der Mandaten-Sammlung erſcheinen wird, von dem

m) Dieſe geht auf alle in Hamburg victualiſirten Schiffe. Wegen der Grönländiſchen aber iſt ſie ſchon im vorigen Seculo hergebracht, und durch ein Concluſum Senatus vom 19 Febr. 1724 bekräftiget. ſ. Mand. Samml. 2ten Th. S. 1030. u. f. und die Viehacciſe-Ordnung von 1753 Art. 4., worinn der Satz general iſt, unter den Buchſtaben QQQ. zu den Cammer-Verfaſſungen im 2ten Bande dieſer Sammlung.

dem zur **Proviſion** der Grönländiſchen Schiffe angeſchafften, und in Häuſern, oder von den Knochenhauern geſchlachteten **Fleiſche** die völlige Acciſe-Freyheit: und von dem Schiffs-**Bier** und **Brodte** wird die Acciſe zurückgegeben, wenn es beglaubiget werden kann, daß ſelbiges, nach den Mandaten, (welche keine andere Verproviantirung mit dieſen und andern Schiffs-Bedürfniſſen, als bey den Hamburgiſchen Brennern, Beckern und Grützmachern, geſtatten; und wovon das neueſte, iedoch faſt alle Jahr wiederholte, Mandat vom Jahre 1736 im 2ten Theile der Sammlung eingerücket iſt) in der Stadt angeſchaffet worden. Das dieſerhalben wegen des **Biers** ergangene Conclusum vom Jahre 1752 ſteht im 4ten Theile ſolcher Sammlung, und wegen der Matten vom **Brodte** iſt das jüngſte Mandat vom Jahre 1761 eben daſelbſt nachzuleſen, als nach weſſen 36ſten Artikel zu fernerem Verſuche, der bis ietzo fortdauret, den Rhedern die Matten, welche vorhin von dem zur Mühle gebrachten Korn bezahlet worden, ſolchergeſtalt zurück gegeben werden, daß von 1900 Pfund aus dem Rocken gebackenen weichen Brodtes, und von 1300 Pfund Weitzen-Brodtes 10 Mark wieder zu vergüten ſind. Auch von dem **Korn-Brandtewein**, der in der Stadt, im Neuen Werk u. ſ. f. gebrandt und See-werts verſchicket wird, muß zwar die Acciſe bezahlet werden, ſie gehet aber an Thören und Bäumen wieder zurücke. Und alle dieſe zuletzt beſchriebene allgemeine Verordnungen kommen der Grönländiſchen Victualiſirung ſo vorzüglich zu Nutzen, als von derſelben dieſe Begünſtigungen ihren Urſprung haben, welche im Verfolg der Zeit auch auf die übrigen Rhedereyen überhaupt iſt erſtrecket worden.

§ 202.

Tonnen für Heringe und Trahn.

Und eben dieſe Bewandniß hat es auch, wie ich ſchließlich bey dem Fiſch-Handel annoch anmerken muß, mit dem Faß-

Werke, da nemlich bey der Verſchickung weder des Herings, noch des in den Trahn-Brennereyen, die auf dem Hamburger Berge an der Elbe angelegt ſind, ausgebrandten Trahns, andere, als in der Stadt bey dem Amte der Bötticher verfertigte, und mit ihrem Wapen bemerkte Tonnen dürfen gebraucht, oder fremde beym Elb-Strande an die Schiffe geliefert werden: welche mehrmalen ausgegangene, und noch zulezt im Jahre 1730 articulirte, auch bey Confiſcation und Ahndung an Leib, Ehre und Guth verpönte Verfügungen, die in dem 2ten Theile der Mandaten-Sammlung S. 904. 1093 und 1096 zu leſen ſind, theils der unſern Gewerken ausſchlieſſend beyzulegen geweſene Verdienſt, theils die Richtigkeit des Gehalts, und die Vermeidung aller Vervortheilungen, nach Recht und Billigkeit, zum Grunde haben.

§ 203.

Uebergang zu den Hamburgiſchen Schiffs- und See-Contracten.

Ich begränze denn aber auch nunmehro bey dem vorbeſchriebenen die Einleitung, welche ich der Erörterung der Schiffs- und See-Contracte habe wollen vorhergehen laſſen; zu welchen ich ietzo fortgehen, und die dahin gehörige, vom Herrn Langenbeck Artikels-weiſe gründlich erläuterte, Titel des Stadt-Buchs, vom 13 bis zum 19ten des 2ten Theils, bey den rechtlichen Verbindungen, in bisher bey der rechtlichen Erörterung der bürgerlichen Sachen beobachteter ſyſtematiſchen Ordnung dem Leſer vorlegen will, ſo wie der Herr D. Jo. Jul. Surland in ſeinen Grundſätzen des Europäiſchen See-Rechts im erſten Buche mir vorgegangen iſt, und wie ich ſie aus den Quellen ſowohl unſerer eigenen Geſetze, als der Hanſeatiſchen, und beſonders auch Lübeckiſchen Verordnungen, ferners aus den Langenbeckiſchen und anderer

anderer unſerer Rechtsgelehrten Schriften, und aus ſonſtigen, mir zur Einſicht und Wiſſenſchaft gekommenen, einheimiſchen neueren Verfaſſungen, auch gerichtlichen Præjudicatis, in ein noch helleres Licht zu ſetzen, und in einen genauen Zuſammenhang zu bringen verſuchen werde.

§ 204.

A. Weſen eines Schiffes und deſſen Baues, beſonders des Hamburgiſchen.

Das **Weſen** und die Eigenſchaft eines Schiffes ſelbſt iſt **das erſte,** was ich hierbey zum Gegenſtande nehme.

Ein Schiff iſt zwar 1) ein bewegliches, auf dem Waſſer ſchwebendes Guth, welches auf demſelben aus Häven, Canälen und Reviren bis in die See, und aus derſelben wieder zurück gehet, um Menſchen, Thiere und Sachen zu dem ihnen beſtimmten Orte überzutragen und fortzubringen. Allein es wird doch bey uns im rechtlichen Begriffe zu den unbeweglichen Güthern gerechnet, und findet ſich im alten Statuto von 1497. H. 8. noch der Artikel: **Erve und Schepe ſchall man vor dem ganzen Rade ſetten,** oder, wie es in dem ſehr alten Stadt-Buche heißt: **verſetten;** welches Wort, nebſt der Vergleichung der Schiffe mit den Haus-Erben, klärlich andeutet, daß die Schiffe, dieſen ähnlichermaaſſen, öffentlich vor dem Rathe haben aufgerufen und verlaſſen werden müſſen. Dieſes iſt nun zwar ſo wenig im neuen Statuto weiter vorgeſchrieben, als auch Herkommens geblieben. Allein es iſt doch eine deutliche Spur deſſelben noch darinn, daß Schiffe und Schiffs Parten (wie Erben, und darinn ſub hypotheca verſicherte Capitalien) noch bis dieſe Stunde ſowohl gericht- als auſſergerichtlich durch die öffentlichen Ausrufs-Bediente an den Meiſtbietenden verkauft werden: inmaaſſen ich davon in dem

Abſchnitte von Ausrufs-Verordnungen im erſten Bande § 3. und 4, und durch die Verordnungen ſelbſt unter dem Buchſtaben V., und im ſechsten Theile der Mandaten-Sammlung unter dem 8ten Sept. 1766. die Auskunft allſchon gegeben habe: welche auch in der neuen **Falliten-Ordnung** art. 19. ihren feſten Grund erhalten: als die überdies annoch art. 70. den **Handwerkern**, und **allen denjenigen**, die zur **Erbauung** oder Reparation eines Schiffes **Materialien hergegeben**, oder daran **gearbeitet**, oder **Geld** dazu hergegeben haben, ein zweyjähriges pfändliches Vorzugs-Recht in Concurſu zueignet.

§ 205.
Mähl- und Biel-Brief.

Es kann aber auch 2) ein Schiff in der That ſowohl, wie ein Haus, ein Gebäude genennet werden, wenn man die Menge der **Gewerke** betrachtet, welche ihre Hände daran legen. Es werden nemlich beſondere a) Schiffs-**Zimmerleute**, welche den beſondern Schiffs-Bau zunftmäßig lernen müſſen; b) **Reepſchläger**, für das Tau-Werk; c) **Maſtenſchneider**, für die Maſten; d) **Segelmacher**, für die Tackelage, auch e) **Schmiede**, für das Eiſenwerk, und für die Anker erfordert; und man braucht f) zu den Auszierungen der Zimmer in den gröſſern Schiffen **Mahler**, **Vergulder**, und auch wohl **Tiſchler**, deren einer dem andern zu Hülfe kommt, und zur Seite ſtehet: und mit welchen allen von den Rhedern und Schiffs-Freunden Contracte geſchloſſen werden, welche, was den Haupt-Bau anbetrift, den Namen eines **Mähl-Briefes** haben, und einen Vergleich in ſich faſſen, worinn der Rang, oder die Gröſſe des Schiffs-Gebäudes, die Länge des Kiels, die Höhe des Bordts, die Zahl der Laſten, welche es halten ſoll, und die Zeit, wann es fertig ſeyn muß, gegen Verdingung des Lohns beſtimmt wird. Ueberſchreitet der Schiffbauer

bauer dieſes Beſteck, und es wird das Schiff nur fünf Laſt gröſſer, als es verabredet worden, und deren iede auf 4000 ℔ am Gewicht gerechnet wird, ſo muß er die Koſten der Vergröſſerung, nach den See-Rechten, zur Hälfte tragen, und verliehrt den Arbeits-Lohn von ſo vielen Tagen, als er daran gearbeitet hat:*) wenn aber alles fertig iſt, ſo wird ein Obrigkeitlicher Biel-Brief zum Beweiſe deſſen den Rhedern ertheilet, daß das Schiff an dem benannten Orte, und von daſigen Meiſtern und Handwerkern ſey gebauet worden, welches durch einen cörperlichen Eyd des Haupt-Schiffmanns zu deſſen Behuf erhärtet werden muß.

§ 206.

Hamburgiſcher Schiff-Bau, und Mähl-Brief darüber.

Der Schiff-Bau iſt, ſo lange der Hanſeeſtädtiſche Bund in ſeinem Flore war, faſt ausſchlieſſend in den See-Plätzen, und beſonders auch in unſerer Stadt, handthieret, und daher in dem gemeinen Hanſeeſtädtiſchen Schiffs-Rechte der erſte Titel geworden, welchen Herr Langenbeck in ſeiner Voranmerkung erläutert hat, und worinn der Mähl-Brief als eine nothwendig zu errichtende Zarte, inſonderheit beym 3ten Artikel, genaueſt beſchrieben iſt. Unſere Receſſe folgen demſelben in allen ſtillſchweigend: und im 52 und 53ſten Artikel des Receſſes von 1603 iſt weiter nichts als die Hanſiſche Verordnung namhaft enthalten, daß man für keinen Fremden in der Stadt Schiffe bauen laſſen ſollte, die aber ſchon im Receß von 1618. wohlbedächtlich geändert, und ſtatt deren, zu Vermehrung unſers Schiff-Baues, und, damit derſelbe ſich nicht anderwerts (wie ſchon damals geſchehen, und noch täglich geſchiehet) hinziehen ſolle, auch für Fremde, gegen Erlegung eines gewiſſen Laſt-Geldes, der hieſige Schiff-Bau geſtattet worden.

*) Conſolato del mare c. 50. § 214.

§ 207.

Hamburgiſche Schiffs-Zimmerleute-Ordnung.

Man hat auch in gleicher Abſicht von Zeit zu Zeit den Schiffs-Zimmerleuten und Arbeitern, um den Lohn nicht zu vertheuren, die behuſigen Vorſchriften ertheilet, woraus, bey immer verſpürter Vernachläßigung derſelben, endlich im Jahre 1712 ein durch Rath- und Bürger-Schluß in dem 50ſten Artikel des Haupt-Receſſes feyerlich verkündigtes Geſetz geworden, welches ich oben bey der Einleitung unter dem Buchſtaben D 6. eingeführet; welches aber, wie ich ſicherlich vernehme, durch ſtille, und zu keinen Klagen gekommene, Vergleiche zwiſchen den Schiffs-Zimmerleuten, und ihren Tagelöhnern, in der Ausübung iſt gemindert worden.

§ 208.

Hamburgiſche Schiffs-Zimmer-Werfte.

Es hat auch an der Obrigkeitlichen Sorgfalt zur Aufwekkung der Schiffbauer in der Anweiſung der dazu bequemen Zimmer-Werfte, oder ſogenannten Hellinge, zu keiner Zeit gemangelt. Der ietzige Helling auf dem Brocke in palude Naupegorum war der erſte, der ſchon im Jahre 1618 angeleget worden. Nachher ſind vor dem Deichthore, am Ende des Kehrwieders, zweene zu Stande gekommen. Einer für die Calfaterung, d. i. Ausbeſſerung alter Schiffe, iſt auf dem Hamburger Berge, und im Jahre 1724 iſt der Graßbrock an dem Winſer-Baum dazu ausgethan worden. Man wünſcht deren noch mehrere, um nicht in die Nachbarſchaft damit gehen zu dürfen, und man iſt mit dem Ausfinden und Auserſehen derſelben wirklich beſchäfftiget.

§ 209.

Hamburgiſche Reepſchlägerey.

Hiernächſt haben die Reepſchläger in dem verfloſſenen Seculo zu Verarbeitung ihres Werks vor dem Millern-Thor

eine,

eine, im Sommer zum Schatten der Arbeitenden dienende, Bahn in einer bis nach Altona hingehenden Allee von Bäumen erhalten: und hinter, auch in der Nähe derſelben, ſind die ſogenannten der löblichen Admiralität zugehörige Drögen, d. i. Plätze und Schauer erbauet, woſelbſt die Anker und Kabelthauen getheret und getrocknet werden: Und, damit ein ieder um ſo ſicherer ſeyn könne, daß dabey nichts vernachläßiget werde, iſt, wie ich ſchon in dem Abſchnitte von den Admiralitäts-Verfaſſungen § 29. in mehrern angemerket, ein beeydigter Verwalter angeſtellet worden.

§ 210.

Hamburgiſche Schiffs-Meſſung.

Zur Meſſung der Schiffe, und darnach auszurechnenden Laſt-Gelder für den Zoll, iſt bey uns ein beſonderer Inſpector, welches gemeiniglich der Havemeiſter am Nieder-Baum iſt, beſtellet, von deſſen hierinn zu beobachtenden Pflicht, ſamt den übrigen Obliegenheiten, ich die neueſte Beſtimmung vom Jahre 1756. in den 5ten Theil der Mandaten Sammlung eingerückt.

§ 211.

Hamburgiſche Biel-Briefe.

Die Biel-Briefe werden in ähnlicher Form, ſo unter den Buchſtaben V 6. folget, wie anderwerts, nach eydlicher Beſtärkung des Haupt-Schiff-Bauers für ſich und übrige Arbeiter von den Zoll-Herren auf der Hamburgiſchen Canzelley ausgefertiget.

§ 212.

Hamburgiſche Flagge.

Zu gleichem Zwecke, nemlich der Erhärtung eines Hamburgiſchen Schiffs-Eigenthums, ſowohl für die freye Fahrt zu Friedens-Zeit, als für die neutrale bey Krieges-Läuften, iſt

iſt nothwendig, daß unſere Kauffahrdey= wie die Kriegs=Schiffe, einen rothen Flügel in den Flaggen führen. Und dieſes wird den Bürgern a. 1. tit. XIV. Statuti bey Strafe 3 Mark Silber zu der Stadt Nutzen, d. i. zur Erlegung an das gemeine Cammer=Guth, anbefohlen; es wäre dann, daß er ihn ablege von Angſtes wegen, d. i. in Kriegs=Zeit, wo er dadurch einem Capar oder Räuber zu entgehen ſich bemühet.

§ 213.

B. Rheder oder Schiffs=Freunde.

Das Zweyte, was ich bey dem Schiffs=Weſen zu erörtern habe, iſt die Vorſorge, und die Pflicht derer, welche das Schiff bauen laſſen, nehmlich der Rheder oder Schiffs=Freunde, wie ſie in Statuto im 13ten Titel des 2ten Theils genannt werden. Es thun nehmlich die mehreſte Zeit (denn zuweilen iſt auch nur einer, als der das Vermögen hat, ein Schiff für ſich bauen zu laſſen, und auch wohl ganz zu befrachten) einige Freunde, mit oder ohne den Schiffer, welchen ſie auf das Schiff ſetzen wollen, und der auch bisweilen Mit=Rheder, oder Mit=Genoſſe, iſt, ſich zuſammen, und nehmen 1) darinnen mit einander in Gemeinſchaft die Hälfte, einen Drittel, Quart, Sechs und Achteltheil u. ſ. w. Sie rüſten darauf 2) das Schiff auf ihre Koſten mit einander aus, verſehen es mit aller Nothdurft, und laden es 3) entweder ſelbſt ab, oder verhäuren es an die Befrachter, und andere Einlader, wofür ſie die Fracht genieſſen, und nach ihrem Gefallen das Schiff benutzen. In den alten Statutis heiſſen ſie *Compane*, d. i. Geſellſchafter, die mit einander Nutzen und Schaden theilen.

§ 214.

Hamburgiſche Rhederey=Verbindung 1) zur Maſcopey nach Parten.

Sie ſtehen alſo 1) in einer Handels=Societät und in der wechſel=

wechſelſeitigen Verbindung zu denjenigen Leiſtungen, ſowohl unter ſich, als gegen einen dritten, welche die allgemeine Vorſchriften eines ſolchen Societäts-Contracts erheiſchen, der bey uns, wie ich § 487. u. f. bey der Ausführung der Rechte der Sachen angemerkt, ganz und gar Römiſch eingekleidet iſt. Und ſelbigem zufolge höret auch dieſe Genoſſenſchaft nach dem Tode des einen auf, und muß hingegen deſſen Erben, was ihnen in Rechnung annoch zu Gute kommt, abgetragen, und das vorgeſtreckte Geld wieder zurück gegeben werden; ſo wie auch dieſe hinwieder zur Liquidirung verbunden ſind. Das ſteht im Conſolato del Mare n) einer, noch mehrmalen anzuführenden, treflichen Sammlung der alten Schiffs-Geſetze c. 47. namhaft beſchrieben. o) Etwas beſonders aber iſt dieſes: daß, wenn die Mit-Rheder von einander ſcheiden wollen, derjenige, der ſich trennen will, das Schiff zu einem Preiſe ſetzen, und die Zeit beſtimmen müſſe, die übrigen aber kieſen und wählen, ob ſie für ſolchen Preis und zu ſolcher Zeit daſſelbe übernehmen, oder jenem überlaſſen wollen.

Dies

n) Der Titel iſt: Il Conſolato del Mare, nel quale ſi comprendono tutti gli Statuti & ordini diſpoſte da gli antichi per ogni coſa di mercantia & di navigare. Der Text iſt in der Leidenſchen Edition von 1704 italiäniſch und deutſch, in deren Vorrede auch die Geſchichte deſſelben vorhergehet.

o) Die Worte ſind:

Gli heredi è gli tenitori delli beni di quello, che morto ſarà, non ſono tenuti di coſa alcuna à quello, al quale, quello che morto ſarà, haveva promeſſo di tar parte quande vive era - - - - Per qual ragione? per queſta: Perche huomo morto non è tenuto tenere ragione, ne leggi ne i conſtume, ſalvo debito e commanda, e coſa ingiuſta ſe ne havra. Ancora per altra ragione: Perche il giorno, che alcuno muore quel giorno è finita ogni compagnia, che con alcuni haveſſe: perche huomo, che è morto, non ha compagno.

Dies iſt der 1ſte Artikel unſers Statuti in dem angeregten 13ten Titel des 2ten Theils von Schiffs-Rhedern oder Freunden; und auch daraus erhellet, daß ein Schiff bey uns als ein unbeweglich Guth in den Rechten angeſehen werde. Denn eben dieſes Setzen und Kieſen, iſt in Anſehung eines Hauſes, welches Erben in Gemeinſchaft beſitzen, und deren einer ſich von den andern ſcheiden will, im 3ten Theil *tit.* 5. *art.* I. verordnet. p) Und es iſt ex analogia auch bey Schiffen und Schiffs-Parten als ein Näher-Recht (jus retractus) anzuſehen. Wer alſo deſſen ſich nicht bedienen will, der muß geſchehen laſſen, daß der ausſcheidende ſeinen Theil verkauſe, oder veräuſſere, an wen er wolle, q) und dieſes geſchiehet auch tagtäglich bey Schiffen, ſowohl unter der Hand, als öffentlich auf Art und Weiſe, wie ich hier § 204. angemerket habe. Jedoch geſchiehet auch wohl eine Verweiſung zu guten Männern. Und dies ſind die Schiffer-Alten, wovon im 31. *art.* des 14ten Titels *Statut. h.* die Rede iſt, welcher in dem Fall, daß ein Schiffer zu Trotz und Verdrieß den Rhedern, wie es heißt, ſeinen Antheil Schiffs, d. i. wenn er Mit-Rheder iſt, über den Werth verkauft, daß den Rhedern darauf in den Kauf zu treten, wie ihnen NB. ſonſten gebühret, ungelegen, ſolches zur Erkenntniß guter Leute geſtellet ſeyn ſolle, dann ſie nicht mehr als den billigen Werth dafür zu geben ſchuldig; r) und welcher Artikel wörtlich aus den Hanſiſchen See-Rechten *tit.* 3. *art.* 14. genommen iſt.

§ 215.

Rhederey-Verbindung 2) zum Schiffs-Bau und zur Ausrüſtung.

Die Rheder ſtehen aber auch 2) in gemeinſchaftlicher Verbin-

p) ſ. Rechte der Sachen in der dritten Abtheilung von Gerichten und Rechten § 206. q) ſ. ebendaſelbſt.

r) ſ. Langenbeck ad art. I. tit. 13. & ad art. 31. tit. 14.

Verbindung bey dem Bau und der Ausrüſtung eines Schiffes. Denn darüber müſſen ſie ſich alle, beſage *art.* 2. vereinigen, iedoch derjenige, der den wenigſten Theil hat, dem, der den mehreſten Theil hat, folgen, es wäre denn, daß dieſer das Schiff wollte liegen laſſen, und die andern müde machen, welches nicht ſeyn, ſondern das Schiff zu Waſſer gewieſen werden ſoll.

Das Vorrecht, welches die gröſſern Theilhaber ſich zueignen können, ſteckt in der Natur der Sache. Im *Conſolato del Mare* iſt es beſonders in dem Falle, da über die Gröſſe des Schiffs die Rheder ſich uneinig ſind, c. 48. und 49. feſtgeſetzet. Die Ausnahme von dieſer Regel aber bey uns lieget in favore Commercii, und, daß der Zweck, warum Schiffe gehalten werden, erreichet werde, welcher nicht iſt, ſie ohne Gebrauch am Walle längſt dem Ufer, oder im Haven liegen zu laſſen. Und dieſes iſt auch in den alten *Statutis*, beſonders von 1497. *P.* 2., alſo beſchrieben.

§ 216.

Directores bey der Rhederey.

Zur Ausrüſtung eines Schiffes gehöret denn aber vornehmlich, nächſt einem, dem Schiffer zu liefernden, untadelhaften Zuſtande des Schiffes, der richtigen Leiſtung ſeines Lohns, und der Genugthuung in der Unterhaltung des Schiffes, der Geräthſchaften und des Volks, allermeiſt deſſen anfängliche Victualiſirung. Auch dieſe muß communi conſilio, oder durch den Directeur, welchem die übrigen dieſelbe insgeſammt aufgetragen, in ihrem Namen, und mit Vertheilung der Koſten, die aufgewendet worden, nach eines ieden rata und part, beſorget werden. Und letzteres geſchiehet ietzo gemeiniglich. Daher denn der in vorigen Zeiten, bey Vertheilung der Anſchaffungs-Stücke, verſpürte Mißbrauch, da einer Holz,

der andere Victualien und anders über die Billigkeit zum Vorfange (Nachtheil) derjenigen, welche baar Geld anlegen müſſen, und der in art. 4. h. nach dem Hanſiſchen See-Rechte des Jahres 1614. tit. I. a. 5. & 6. durch die beſtimmte Auserſehung einer oder zwo Perſonen zum Ankaufen abgeſchaffet worden, nunmehro ein non ens iſt, in ſo fern nicht ein ſolcher Director, oder der etwa von ihm dazu wieder ſubſtituirte Schiffer, einen Eigennutz blicken läſſet, wesfalls aber der eine, oder der andere, ex titulo Mandati ſich verantwortlich machet.

Es folget aber hieraus auch hinwiederum, daß die übrigen Rheder an des Directors Uebernehmungen und Ausrichtung gehalten; und daß zwar ein ieder, der an das Schiff etwas zu fordern hat, wie auch ein Rheder, als Particular-Creditor, einen ieden Genoſſen für ſeinen Theil belangen könne, der Director aber für den ganzen Schaden einſtehen, und ſeinen Regreß wider die Theilhaber nach Proportion nehmen müſſe. So ſind die Caſus beſonders in Rota Genuenſi entſchieden.[s]) Und ich beziehe mich dieſerhalben auf das, was ich aus unſerer Falliten-Ordnung § 204. beſonders angeführet. Und ferner ſind auch die Directores diejenigen, an welche, als Mandatarios, das Publicum ſich hält, wenn etwas Geſetzwidriges bey dem Ausrüſtungs-Geſchäffte übernommen, wie z. E. bey dem Victualiſirungs-Geſchäffte in Anſehung der auswärtigen Beſorgung eines Hamburgiſchen Directoris geſchehen kann, von der ich, wie von der Accise-Freyheit, § 201. ſchon geredet habe.

§ 217.

s) Dec. XV. Expendens nomine ſociorum obligat. quemlibet eorum in ſolidum.

XXXIX. Particeps, commandans, committens, deponens, mutuans habet actionem adverſus ſocium, etiamſi ſocietatem non adminiſtraverit.

XL. v. 1. ſocius non habet omnes ſocios in ſolidum obligatos, ſed duntaxat ſocium adminiſtratorem.

§ 217.

Rhederey-Verbindung in deren geſetzlicher Begönnſtigung 3) bey der Befrachtung.

Endlich ſtehen auch die Rheder 3) in einer Maſcopey-Verbindung, die aber auch gemeiniglich vom Director übernommen wird, über die Einladung der Waaren in das Schiff und deſſen Befrachtung, entweder unter ſich insgeſammt, oder zwiſchen einem und andern derſelben, oder wechſelſeitig mit andern Einladern, Contracte zu machen, und zu erfüllen, und dagegen insgeſammt nach ihrem Part die Fracht zu genieſſen, und das Schiff zu benutzen. Ich werde hievon, und zumalen von der Zeit, wann die Fracht verdienet und bezahlet werden muß, bey dem Artikel von Befrachtern ein mehreres ſagen, und ich führe hier nur zum voraus an, daß wegen der Begönnſtigung der Fracht-Gelder durch Rath- und Bürger-Schluß vom 5 Dec. 1766, welcher in dem ſechsten Theile der Mandaten-Sammlung eingerückt iſt:

1) Den Rhedern, oder Schiffern, wenn ſie gleich die mitgebrachte Waare, oder ein in Händen habendes Pfand, einem nachher Fallitgewordenen ſchon verabfolgen laſſen, dennoch, wenn es noch in deſſen Gewahrſam befunden wird, ein *ſpeciale jus hypothecæ* darinn verbleiben, und

2) bey vorkommenden Streitigkeiten der Belauf der Fracht-Gelder, wenn gleich, aus noch ſo erheblichen Urſachen, *ad judicium* provociret wird, vorgängig *ad depoſitum* gebracht werden ſolle.

Die erſte Begönnſtigung funden Senatus & Cives zur Ergänzung der neuen Falliten-Ordnung nöthig, weil dieſes Pfand-Recht darinn nicht erwähnet worden.

Die zwote aber gründet ſich, wie es namhaft hinzugefügt iſt, in dem ohnehin faſt durchgängigen Gerichts=Brauch. Dieſer ward alſo nur geſetzlich bekräftiget. Und es iſt auch darnach ſowohl vor als nach der Publicirung eines ſolchen Geſetzes geſprochen worden, nemlich vor demſelben in Sachen Melchert Poppen gegen Jürgen Meyer, wo in audientia Domini Prætoris bey einem über die Summe der Fracht=Gelder erhobenen Streite die völlige Summe zu deponiren geſprochen, und die Sache an die Admiralität verwieſen wurde; und nach dem Geſetze, da die Admiralität ſolche Depoſition in einem merkwürdigen Caſu erkannte, worüber mir folgende gründliche Relation mitgetheilet iſt, auf die ich auch, bey der hiernächſt folgenden Ausführung des Befrachtungs=Weſens, noch weiter mich beziehen werde, indem mehr denn ein momentum cauſæ darinn erörtert, und die ganze Procedur über verweigerte Zahlung der verſchriebenen Fracht=Gelder in ein helles Licht geſetzet worden.

§ 218.

Relatio in Admiralitäts=Sachen Schiffers Johann Havemeſter, Klägers, *contra* Jochim Haſſe, Beklagten.

§ 1. Kläger klaget eine Fracht=Rechnung von 393 Mk. 12 ß in 5 ß Stücken für 40 Fäſſer von Bourdeaux anher gebrachte Zuckern ein, und bittet condemnationem in dieſe liquide Fracht=Gelder, mit den Zinſen des Verzugs, und allen Advocatur= Procuratur= und Gerichts=Koſten, allenfalls auch Beklagten mit ſeinen Einwendungen zur Widerklage zu verweiſen.

§ 2. Nachdem den dilatoriſchen Exceptionibus durch das Interlocutum vom 6 März 1766 abgeholfen iſt, worinn des klagenden Anwalds Behm Oblatum, das Judicatum bis zu

Austrag der Reconvention in depoſito judiciali zu laſſen, und pro expenſis, als Selbſtſchuldiger, einſtehen zu wollen, angenommen worden, ſo ſchreitet Beklagter zur hauptſächlichen Handlung.

§ 3. In derſelben macht er folgende Einwendungen:

1) daß der Schiffer ſein Schiffs-Volk eher abgelohnet, bis das Schiff gelöſchet geweſen, und die im Schiffe befindlichen Güther fremdem Volke und Umläufern, die er nicht einmal gekannt, anvertrauet habe. Die Entſchuldigung, daß der Winter eingefallen, helfe nicht. Denn wenn er irgendwo mit ſeinem Schiffe befröre, müſſe er doch ſein Schiff-Volk behalten.

2) Daß der Schiffer zur Zeit der Löſchung innerhalb 8 Wochen gar nicht am Borde geweſen, da er doch, zufolge des 12 Articuli Tit. 24. Partis 2. Statutorum, ſchuldig geweſen, in dem Schiffe zu bleiben, bis daſſelbe gelöſchet worden.

3) Daß der Schiffer nicht dafür Sorge getragen, daß das letzte Schiffs-Volk, welches er am Borde gehabt, ſeine Verklarung gethan habe, daher er nunmehro für allen Schaden ſtehen müſſe.

Es fehle nemlich faſt an allen den Fäſſern, worinn der feine Zucker geweſen, ein anſehnliches. Allein, um nicht den Vorwurf einer Chicane zu haben, hat Beklagter nur den Schaden an 4 Fäſſern berechnet, welche nach der Factura, die aber den Actis nicht beygeleget iſt, 4890 ℔ hätten wägen ſollen, wozu noch wegen des 4 pCt. ſchwerern Gewichts in Bourdeaux 195 ℔ kämen, welches zuſammen 5085 ℔ ausmache, die aber nur nach geſchehener Ablieferung 4197 ℔ gewogen, und Beklagter alſo nur allein an dieſen 4 Fäſſern einen Abgang von 888 ℔ gelitten, mithin der Schade ein weit mehrers, als die eingeklagten Fracht-Gelder, betrage.

§ 4. Daß dieſer Schade würklich exiſtiret, beſcheiniget Beklagter mit dem Notarial-Atteſt des Not. Vorſt, in deſſen

Gegenwart die Fäſſer in des Beklagten Hauſe den 4 Febr. 1765 gewogen worden. Ueberdem leget Beklagter Articulos probatoriales bey, und ſchläget darinn zu Zeugen vor:

1) ſeinen Everführer Mehling, der die Zuckern in Empfang genommen, daß die Fäſſer Zuckern in dem Schiffe ganz tramponiret geweſen;

2) ſeinen Küper Peter Eggers, welcher ausſagen ſoll: daß er zu Anfange des 1765ſten Jahres am Borde des Schiffers Havemeſter geweſen, um für Beklagten 40 Fäſſer Zukker in Empfang zu nehmen;

Daß verſchiedene unter dieſen Fäſſern dergeſtalt tramponiret geweſen, daß die Stäbe ganz von einander geſtanden;

Daß Zeuge dieſe tramponirte Fäſſer am Borde mit neuen Bändern, ſo viel, als nöthig geweſen, verſehen müſſen, um ſie nach des Beklagten Speicher zu bringen;

Daß Zeuge ſogleich wahrgenommen, daß an verſchiedenen dieſer Zucker-Fäſſern ein merkliches gefehlet habe;

Daß die Zuckern, ſowohl überhaupt, als beſonders die in den tramponirten Fäſſern, nicht naß geweſen ſind;

Daß alſo die in dieſen Fäſſern befindlich geweſenen Zuckern nicht verleckt ſeyn könnten.

Und endlich 3) ſchläget Beklagter zum Zeugen vor den Kaufmann in Altona, Anton Chriſtian Meyer, welcher bezeugen ſoll: daß Kläger Havemeſter zu gleicher Zeit auch an ihn Zuckern abliefern müſſen; daß Zeuge nach der Ablieferung dieſe Fäſſer ganz tramponirt befunden: daß, als Zeuge dieſe Fäſſer ſogleich nachgewogen, er gemerkt, daß an den Zukkern, und am Gewichte derſelben, ein gar anſehnliches gefehlet habe; daß alſo Zeuge an den Schiffer Havemeſter für dieſe Fäſſer Zuckern keine Fracht-Gelder bis dato bezahlet habe, noch auch zu bezahlen willens ſey; zumalen der Schiffer in vielen Wochen nicht in ſeinem Schiffe geweſen, ſein Volk vor

der

der Löſchung abgelohnet, und während der Löſchung fremdes Schiffs-Volk und Umläufer in ſeinem Schiffe gehabt, und dieſe letztere ohne gehörige Verklarung vom Borde des Schiffes gehen laſſen.

4) Beklagter füget der hauptſächlichen Handlung noch hinzu: daß er ſo gleich nach geſchehener Ablieferung dieſen an den Zuckern verſpürten Mangel dem Mäkler Glashoff anzudeuten nicht ermangelt habe; und bittet, daß E. Löbl. Admiralitäts-Gericht ihn mit ſeinen producirten Beweis-Artikeln und den darunter benannten Zeugen admittiren, des Endes, ratione des Altonaers Meyers ſubſidiales erkennen, und ſodann den Kläger mit der gegen Beklagten angeſtellten Klage gänzlich abweiſen wolle, cum refuſione expenſarum, tam Procuraturæ, quam Advocaturæ.

§ 5. Kläger repliciret:

1) Es ſey in keinem Geſetze dem Schiffer auferleget, ſein geſammtes Schiffs-Volk ſo lange an Bord zu behalten, bis das Schiff völlig gelöſchet worden, inſonderheit in einem ſo auſſerordentlichen ungewöhnlichen Fall, da die Löſchung des Schiffes verſchiedene Wochen und Monate durch einen gleich bey deſſen Ankunft einfallenden Froſt gehindert und aufgehalten worden. Der Steuermann und ein Matroſe wären auch allerdings beybehalten, und hätten am Borde des Schiffes zu deſſen und ſeiner Ladung Sicherheit bleiben müſſen. Ein ieder ſehe auch den Unterſchied vor Augen, ob ein Schiffer in ſeinem Löſchungs-Platze ſeine Leute ablohnen, oder ob er ſolches während der Reiſe in einem ſolchen Hafen thue, dahin er aus Noth einlaufen muß, um den Winter zuzubringen.

2) Bringet der Schiffer Havemeſter 2 Atteſtata bey, eines von ſeinem Medico, Hrn. Dr. Schützer, und das andere von ſeinem Wirthe, bey dem er hier logirt geweſen, dem Weinverlaſſer Johann Cornilſen, welche bezeugen:

Daß der Schiffer Johann Havemeſter, aus Danzig, krank von Bourdeaux gekommen, und vom 16 Dec. 1764 bis ultimo Februarii 1765 theils bettlägerig geweſen, theils mit Krücken in der Stube gehen müſſen, ſo, daß er über 10 Wochen nicht aus ſeiner Stube kommen können.

Es ſey alſo aus Noth geſchehen, daß er ſich auſſerhalb Schiffes in derſelben Zeit aufhalten müſſen, ſonſt er gerne die Koſten eines Logis in der Stadt beſparet haben würde.

3) Der Steuermann, und der Matroſe, welche bis zur völligen Löſchung am Borde geblieben, hätten beyderſeits ihre Verklarung abermals abgeleget. Von fremdem Schiffs-Volke, das zum Löſchen an Bord genommen worden, wiſſe klagender Anwald nichts, ſolches müßten auch nur hier wohnhafte Leute geweſen ſeyn, welche leicht zur Beeydigung hätten gefordert werden können, falls Beklagter, oder ſonſt iemand, ſich bey dem Empfange der Güther über einen Mangel beklaget, geſchweige ſolchen erwieſen hätte.

Was den angeblichen Schaden betrifft, fehle es überall ſowohl an den genugſamen Beweis des Schadens, als fürnehmlich an dem Beweiſe, daß derſelbe aus der Schuld des Schiffers herrühre.

Das Notarial-Inſtrument des Notarii Vorſt habe, der Kaiſerlichen Notariat-Ordnung zuwider, weder Zeugen, noch einen Notarium adjunctum.

Es ſey nicht ausgemacht, ob es eben die Fäſſer Zuckern geweſen, welche Beklagter aus des Klägers Schiffe empfangen.

Es ſey auch unerwieſen, daß dieſe Fäſſer bey dem Einladen ſchwerer geweſen, als ſie bey der Ablieferung befunden worden. Beklagter habe ſich nicht getrauet, die Factura vorzulegen: und auch dieſe würde nichts zu des Abladers ſelbſteigenem Vortheil erwieſen haben.

Des

Des Beklagten Küper und Everführer ſtünden in ſeinem Brodte und Dienſte, und da ſie die Zucker-Fäſſer vom Borde empfangen, und unter ihrer Hand gehabt, ſo würden ſie zu ihrem eigenen Beſten, daß ſie ſich dabey gebührend betragen, zeugen.

Der Küper ſolle ad Art. 7. & 8. behaupten, daß die Zuckern nicht naß geweſen, und alſo auch nicht verlecken können. Er ſey aber während der Reiſe nicht auf dem Schiffe geweſen. In der langen Zeit, da die Fäſſer noch in dem Schiffe geblieben, habe durch den ſtarken Froſt die Näſſe ſich verlohren. Sowohl die 1ſte Verklarung des geſammten Schiff-Volks, als die 2te von denen bey der Löſchung gelaſſenen Steuermann und Matroſen hier aufgenommene Verklarung bewieſen, daß ſie währender Reiſe zu wiederholtenmalen Syrop bey den Pumpen verſpüret. Es wären durch das ſtarke Arbeiten des Schiffes von verſchiedenen Fäſſern Coffee und Zuckern die Boden ausgeſprungen, und von den braunen Zuckern durch See-Waſſer vieles geſchmolzen, maaſſen viel Malaſie unten im Schiffe geweſen. Das Schiff-Volk aber hätte bey der ganzen Ladung aufrichtig und redlich gehandelt.

Ueberdem ſey auch einem ieden bekannt, daß die braunen Domingo-Zuckern allezeit einer ſtarken Malaſie unterworfen. Die Fäſſer wären am Bord tramponiret befunden, die Fuſtagien wären durch das gewaltige Arbeiten und Stoßen des Schiffes aus einander gegangen, und gefallen, dadurch ſey der Abgang der Güther veranlaſſet. Der Beklagte habe dennoch dieſe Güther empfangen, und das quitirte Connoſſement darüber abgeliefert. "Nach dem Empfange der Fäſſer habe Beklagter auf keine gehörige Weiſe, und nicht in der gehörigen Zeit, die eingebildete Ansprache rege gemacht, den Schiffer zu der Beſichtigung der Fäſſer nicht citiret, nicht gegen denſelben über die angebliche Beſchaffenheit der Fäſſer proteſtiret,

ſtiret, und keinen Anlaß zu der ſonſt damals noch möglichen Unterſuchung gegeben, ſondern Beklagter habe ſtille geſeſſen, bis er um die Bezahlung der Fracht angeſtrenget worden. „

Wenn alſo auch gleich einiger Abgang an den Zuckern ſollte verſpüret ſeyn, ſo folge doch nicht, daß der klagende Schiffer ſolchen verurſachet, und ſolchen erſetzen müſſe.

Beklagter könnte mit ſeinen unzuläßigen nichts beweiſenden Zeugen über die unerhebliche Beweis=Articulos nicht zugelaſſen werden.

Vielmehr wird eine Condemnatoria wider Beklagten in die Bezahlung der eingeklagten Fracht=Rechnung mit den Zinſen, von Zeit der empfangenen Güther, und in alle und iede dem Kläger verurſachte gerichtliche und auſſergerichtliche Koſten, gebeten.

§ 6. Von dem, was Beklagter dem Kläger in duplicis entgegenſetzet, beſtehet das Hauptſächlichſte darinn:

Es ſey eine beſtändige Börſen=Uſance, daß, wenn ein Schiffer Fracht haben will, er auch dem Volke ſo lange Koſt und Hauer bezahlen müſſe, bis das Schiff gelöſchet iſt, nur allein bey den Grönländiſchen Schiffen, wo der Rheder zugleich Eigner der Ladung, ſey darinn eine Ausnahme.

Ehe der Schiffer ſein Volk entläſſet, müſſe er die Einlader erſt befragen: Ob ſie ehrliche Lieferung erhalten, oder noch etwas zu klagen hätten, damit der Einlader ſolchenfalls bey der Verklarung des Volks ſelber gegenwärtig ſeyn könne.

Mit dem gehabten Sturm könne Kläger den Schaden nicht beſchönigen; Rohe Zuckern, wenn ſie einmal naß geworden, ſchmelzten immer mehr, und könnten nicht wieder trocknen: und wenn auch bey ſtrenger Kälte das Naſſe in den Zuckern erfröre, ſo führen doch die Zuckern, ſo bald es aufthauet, wieder fort zu ſchmelzen. Sämmtliche Zuckern wären auch bey der Eröffnung trocken befunden worden. Die ordinairen

Zuckern

Zuckern wären auch ehrlich geliefert, nur bey den beſten wären die aufgegebenen Fäſſer und Nummern beſtohlen.

Beklagter habe nicht ermangelt, dem Schiffs-Mäckler Glashoff, vermittelſt einer Nota der beſtohlenen Fäſſer und einer Copia der Factur, ſolches zu notificiren, und beſagten Mäckler, nebſt dem Schiffer, zu der in Gegenwart des Notarii Vorſt anzuſtellenden Wägung der Zuckern einzuladen, der Mäckler aber ſey ſo wenig, als der Schiffer, gekommen.

In Mercantil-Sachen habe der Notarius Vorſt weder Zeugen, noch einen Adjunctum, zu gebrauchen nöthig gehabt. Küper und Everführer gehörten auch nicht unter die Perſonen, die in iemandes Lohn und Brodt ſtünden.

Beklagter bittet demnach mit generalem Widerſpruch alles deſſen, ſo wider die Zeugen, und Beweis-Artikeln vorgebracht worden, um Zulaſſung mit dieſen Zeugen und Beweis-Artikeln, und demnächſt zu erkennen, wie in der hauptſächlichen Handlung gebeten worden.

Auf dieſe den 22 Oct. exhibirte Duplicas ſind Acta für beſchloſſen angenommen worden.

Votum.

§ 7. Referens weiß a) in dieſer Sache ſeine Meynung nicht beſſer vorzutragen, als mit den Worten des gottſeligen Herrn Langenbecks, der in ſeinen Anmerkungen über das Hamburgiſche Schiff- und See-Recht Pag. 80. und 81. ausdrücklich ſchreibet:

Wenn der Kaufmann die Güther in Empfang genommen; immaaſſen wenn ſowohl in dieſer als in andern Waaren, in ſpecie Zuckern, Braſilien-Holz, ꝛc. dergleichen Caſus mir vorgekommen, der Kaufmann durch ſeinen Everführer das Guth vom Bord empfangen läſſet, und hernach an dem Gewichte ſich einiger Mangel hervorthut, ſo auch wegen der ſchlechten Fuſtagien, und durch Ver-

wechſelung, daß die Marken abgeſplittert oder vergangen, verurſachet werden kann, mag das Schiffs-Volk ſchweren, daß ſie nichts veruntreuet, verkaufet, unter ſich partiret, und über Bord weg practiſiret, ſondern ehrlich und redlich bey der Ladung gehandelt haben, werden in Conventione des Kaufmanns dagegen gemachte Exceptiones nicht attendirt, ſondern auf die Fracht geſprochen, maaſſen der Schiffer auch, laut Connoſſements, für das Gewicht und Güte der Fuſtagie nicht gehalten, und muß er es mit dem Schiffer in Reconventione ausmachen, und beweiſen, daß der Schade durch des Schiffers und ſeiner Leute Verſehen entſtanden ꝛc.

b) Und daß dieſes iederzeit der hieſige Gerichts-Gebrauch geweſen, ſiehet man aus der neuen Verordnung wegen **Begönnſtigung der Fracht-Gelder vom 5 Dec. 1766**, welches Geſetze zwar an ſich auf dieſen lange vorher geſchehenen Vorfall nicht zu ziehen, aber doch zeiget, was vorher in ſolchen Fällen gebräuchlich geweſen. Denn ſo lautet der 2te Artikel derſelben Verordnung:

Daß bey vorkommenden Streitigkeiten über die Fracht-Gelder allemal, wenn gleich aus noch ſo erheblichen Urſachen ad Judicium provociret wird, **dem ohnehin faſt durchgängigen Gerichts-Gebrauch gemäß**, deren Belauf vorgängig ad depoſitum gebracht werden ſoll.

c) Nun hat in der allhier vor dem Herrn Secretario den 31 Dec. 1764. abgelegten Verklarung das ſämmtliche Schiff-Volk, ſo die Reiſe gethan, unter andern mitgeſchworen:

Nicht weniger hätten Deponentes bey ihrer eingehabten Ladung aufrichtig und redlich gehandelt, nichts davon veruntreuet, verkaufet, unter ſich partiret, oder über Bord an Land practiſiret, ſie wüſten auch nicht, daß die von ihrer

Equipage

Equipage annoch übrige beyde Schiffs-Jungen dergleichen ſollten gethan haben.

und in der nochmaligen Verklarung des bey der Löſchung gebliebenen Steuermanns Meyer, und Matroſen Voß, vom 5 Febr. 1765, ſchweren dieſe Leute coram Domino Secretario: Nachdem ihr Schiff nunmehro gelöſchet, ſo hätte an der Ladung ſich noch ferner viel Schade und Leccagie, vornehmlich an dem Zucker, Coffee und Syrop hervorgethan, indem ein Faß Syrop, gemerkt B. B. ledig befunden, und für die Fracht an Bord geblieben; Inſonderheit aber ſollte an dem Coffee, und an 2 Parthey en Zucker, gemerkt F. G. (dies iſt eben die an Haß abgelieferte) und A. ein anſehnlicher Mangel ſich gezeiget, und zwar an der letzten Parthey beynahe 800 Pfund manquiret haben. Deponentes wiederholten, und bezeugten hierauf nochmals, daß aller Schade und Leccagie von dem auf ihrer Reiſe gehabten vielen ungeſtümen Wetter cauſiret. Es wären durch das ſtarke Arbeiten des Schiffes, als wodurch auch die Leccagie entſtanden, von verſchiedenen Fuſtagien Coffee und Zucker die Boden ausgeſprungen, und von den braunen Zuckern durch See-Waſſer vieles geſchmolzen; maaſſen viele *Malaſie* unten im Schiffe geweſen. Sie, Deponentes, hätten aber ferner bey ihrer eingehabten Ladung überhaupt, ſo auch bey dem Coffee und den Partheyen Zucker *quæſtionis*, inſonderheit aufrichtig und redlich gehandelt, nichts davon veruntreuet, verkaufet, unter ſich oder mit andern partiret, und wüßten gleichfalls nicht, daß ſolches von einem oder andern von der abgegangenen Equipage geſchehen, noch die beyden Schiffs-Jungen, oder ſonſt jemand von denen, welche bey dem Löſchen geholfen, als worauf ſie möglichſt wachſam geweſen, dergleichen ſollten gethan haben.

d) So

d) So liquide nun die eingeklagte Fracht-Rechnung iſt, wider deren Richtigkeit Beklagter auch nicht die geringſte Einwendung macht, ſo illiquide ſind des Beklagten Einwendungen.

Da der Schiffer 1) ſeine damalige Krankheit beſcheiniget, ſo iſt nichts dawider zu ſagen, daß er ſich vom Borde begeben. Den Steuermann und einen Matroſen hat er bis zur gänzlich vollendeten Löſchung darauf gelaſſen. Daß der Schiffer, wenn des Froſtes wegen die Löſchung ſich einige Wochen lang verzögert, mitlerweile alles Volk auf dem Schiffe laſſen müſſe, iſt in dem hieſigen See-Rechte nirgends verordnet. Selbſt unſere ietzige neue Verordnung vom 5 Dec. 1766 ſaget nur Art. 3.

Währender Zeit, daß ein Schiff **geladen** oder **gelöſchet** wird, **ſoll entweder der Schiffer oder der Steuermann** beſtändig an Bord ſeyn, und nicht vom Schiffe gehen, ſo lange das Laden oder **Löſchen** dauret.

2) Daraus, daß die Fäſſer tramponiret geweſen, und die Stäbe ganz von einander geſtanden, folget noch nicht, daß der Schiffer oder ſein Volk Schuld daran ſey.

Und wenn man gleich des Beklagten Küper glauben will, daß die Zuckern trucken geweſen, immaaſſen naſſe Zuckern durch den Froſt wohl zuſammen frieren, aber nicht trocknen konnen, ſo iſt doch eines theils der Abgang am Gewicht noch nicht recht erwieſen, da die Factura bis daher nicht ad Acta gebracht iſt: anderntheils iſt noch nicht erwieſen, daß der Schiffer, oder das Schiffs-Volk, den Abgang am Gewichte verurſacht habe. Vielmehr iſt es natürlich, daß aus den von einander geſtandenen Stäben der Puder-Zucker von ſelbſt herausfallen können, zumal wenn das Schiff ſtark gearbeitet.

3) Ueberdem, da des Beklagten Küper, ſeiner eigenen Ausſage nach, ſchon am Borde gemerket, daß an den Zuckern ein

ein ziemliches gefehlet, hätte Beklagter wohl gethan, wenn er des Herrn Langenbecks Regel pag. 81. gefolget wäre, und die Fäſſer hätte ſtehen laſſen, bis die Difference wegen der üblen Lieferung vorher wäre wohl unterſuchet, und mit dem Schiffer ausgemacht worden. Wenigſtens hätte er wider den Schiffer bey Zeiten proteſtiren, und nicht ſo lange von dem Schaden ſtille ſchweigen müſſen, bis dieſer Schiffer die Fracht auf das quititre Connoſſement eingefordert.

4) Der Altonaiſche Kaufmann Chriſtian Meyer iſt ein unzuläßiger Zeuge, indem er in ſeiner ſelbſteigenen Sache ein Zeugniß ablegen würde, weil er mit eben dem Schiffer in eben der Reiſe gleichfalls Zuckern empfangen, dafür er die Bezahlung der Fracht aus eben denſelben Urſachen wegert, aus denen Beklagter ſolche dem Schiffer vorenthält. Es iſt alſo genugſam zu ſehen, daß an des Beklagten Einwendungen noch vieles auszuſetzen, welches erſt in der Reconvention wird auszumachen ſeyn; ja, daß Beklagter ſelbſt bey der Widerklage noch einen ſchweren Stand haben werde, zu erweiſen, daß der Schade durch des Schiffers oder ſeiner Leute Schuld entſtanden ſey.

Solchemnach wird ietzo die Urthel abzugeben ſeyn:

Daß Beklagter in die eingeklagte Fracht-Rechnung von 393 Mark 12 ß in 5 ß Stücken, um ſolche mit den Zinſen von Zeit der erhobenen Klage, bis zur Endigung der Widerklage, in 14 Tagen *ad depoſitum judiciale* zu bringen, zu condemniren, mit ſeinen Einwendungen aber zur Widerklage zu verweiſen ſey, bis dahin auch die Koſten auszuſetzen. V. R. W.

Und dieſe Urthel iſt am 5ten Nov. 1767. abgegeben, auch am 16 Jan. 1768 als rechtskräftig geworden, zur Execution verwieſen.

§ 219.

§ 219.

C. Schiffer und Schiffs-Volk.

Schiffer und Schiffs-Volk, wie ſie in den See-Rechten, und auch in unſerm Statuto tit. XIV. zuſammengeſetzt worden, ſind der **dritte** Gegenſtand, welchen ich hier zu betrachten habe. Ich werde aber, beſſerer Ordnung und Zuſammenhangs willen, die Artikel von Schiffern und Schiffs-Volk, welche durch einander in Statuto laufen, von einander abſondern, und zugleich die vornehmſten, nach der mir zu Händen gekommenen Ausbeſſerung derſelben bey einer vorgehabten, und ſchon zu drucken angefangen geweſenen, aber nicht vollführten, neuen Ausgabe des ganzen Stadt-Buchs verbeſſert hier einrücken, nicht weniger aus dem Hanſiſchen, und andern See-Rechten, ſowohl die allgemeinen Sätze zu ergänzen, als die beſonderen Hamburgiſchen zu erläutern ſuchen.

§ 220.

Pflichten eines Schiffers ex contractu mandati.

Der Schiffer, (welchen man auch **Patron** und **Capitain** nennet) magiſter navis, **iſt diejenige Perſon, welchem das Schiff mit ſeiner Ladung von den Rhedern anvertrauet worden, unter welchem, als ihrem Befehlshaber und Meiſter, das Schiffs-Volk ſtehet, welches man die Equipage nennet.**

Schon die römiſchen Rechte haben alſo einen Schiffer in l. 1. § 1. ff. de exerc. art. in den Worten beſchrieben:

> Magiſtrum navis accipere debemus, cui totius navis cura demandata eſt.

Aus dieſer **Anvertrauung** folgt 1.) die Verbindlichkeit der Rheder für alles das, was der Schiffer beym Schiffe und auf der Fahrt thut, oder unterläßt, einem ieden, ſo wie ein

anderer

anderer Befehlgeber, (mandans) gerecht zu werden, welche in l. 1. ff. pr. de exerc. art., wie folget, ausgedrückt iſt:

Æquum fuit, eum qui magiſtrum navi impoſuit, teneri; ut tenetur, qui inſtitorem hibernæ vel negotio præpoſuit, cum ſit major neceſſitas contrahendi cum magiſtro, quam inſtitore.

Es folget aber auch 2) die Gegenverbindlichkeit des Schiffers, als Befehlnehmers, (Mandatarii) in dem ganzen Umfange der Anſchickung zur Reiſe, des Ein- und Ausladens der Waaren, der Hin- und Herfahrt, des Liegens auf den Rheden und in Häven, der Zufälle auf der See, und aller übrigen Leiſtung aus dieſer Anvertrauung, darinn: daß er mit Schiffe, Geräthſchaft und Güthern, wie mit dem Seinigen, als ein guter Hausvater, mit menſchmöglichſter Sorgfalt treu und ehrlich umgehe, nichts verwahrloſe, oder veruntreue, und von ſeinem Thun und Verhalten Rede und Antwort gebe, und Rechnung abſtatte, und den Schaden, welchen er muthwillig und gefliſſenſt den Schiffs-Intereſſenten verurſachet, erſetze.

§ 221.

Eigenſchaften eines Schiffers.

Wenn man aus dieſem Geſichts-Puncte das Verhältniß zwiſchen Rhedern und Schiffer betrachtet, (denn ſonſt iſt auch eine *locatio conductio* wegen Hauer und Lohns zwiſchen ihnen) ſo iſt auch eine kluge Auserſehung der Perſon, welche tüchtig und geſchickt zur Schiffahrt iſt, (*electio certæ perſonæ*) nöthig, welche nach dem Hanſeeſtädtiſchen See-Rechte im 3ten Titel a. 1. geſetzlich dieſe iſt:

Ein jeglicher Schiffer ſoll des Compaſſes, der See- und Fahr-Waſſer kundig ſeyn, und das Schiff zu führen und zu ſteuren, zu laden und zu loſſen, und das Volk anzuführen und zu regieren wiſſen: Gäbe

ſich

ſich iemand dafür aus, und könnte dafür nicht beſtehen, der ſoll nach Befind- und Ermäßigung geſtraft werden.

womit auch der 1ſte Art. im 1ſten Titel des 6ten Buchs Lübeckiſchen *Statuti*, und zwar mit dem Beyfügen, übereinkommt, daß, wenn der Schiffer der Untüchtigkeit mit denjenigen, welche in dem Schiffe seynd, überzeuget würde, er das Geld, dafür er gedungen worden, wieder geben, und dazu noch halb ſo viel zuthun ſolle.

Dies ſtehet zwar nicht im Hamb. *Statuto*, welches a. 20. vom Steuermann und andern Schiffs-Leuten dergleichen Beſtimmung in ſich faſſet, und weil man der Rheder Vorſorge es zutrauen muß, daß ſie ſich durch ſolche Vernachläßigung einen Schaden nicht zuziehen werden; So haben wir auch in dem revidirten Reglement des Waſſer-Schouts vom 5 Dec. 1766. welches in der Mandaten-Sammlung im ſechsten Theile eingerückt iſt, beybehalten, daß niemand, er ſey Officier, Matroſe und Junge, von hieraus zur See zu fahren zugelaſſen werden ſolle, er habe ſich denn zuvor bey dem hieſigen Waſſer-Schout gemeldet, und ihm ſeinen Vor- und Zu-Namen, ſein Alter, ſeinen Geburts-Ort, und in welcher Qualität er etwa ſchon gefahren, aufrichtig angezeiget, und daß im Mangel der Tüchtigkeit dem Schiffer von Steuerleuten u. ſ. f. der Lohn wieder gegeben werden, und noch überdem die Hälfte zur Strafe an die Seefahrende Armen erlegt werden ſolle; dieſes muß ſich aber analogice auch hauptſächlich wohl von dem Schiffer ſelbſt verſtehen, wiewohl der Vorfall in terminis nicht leichtlich vorkommen wird.

§ 222.

Verpflichtung eines Schiffers.

Um aber von der Treue und dem ehrlichen Betragen eines, auch

auch der Seefahrt kundigen, oder dafür geachteten, Schiffers verſichert zu werden, iſt in dem Hanſiſchen See-Rechte tit. 2. art. 3. die weiſe, der damaligen Zeiten Beſchaffenheit nach ſo nöthige, als thunliche, Verordnung dieſe, daß die Rheder ermahnet wurden, daß ſie

> zu ieder Zeit bey erſter Annehmung der Schiffer, oder, da das nicht geſchehen wäre, bey erſter nächſtkünftigen Ausrehdung richtige, klare und deutliche Abrede, Geding und Vergleichung mit ihnen machen, und ſie unter andern, vermittelſt ihres Eydes, angeloben, und darüber offene Inſtrumente, oder ſonſt glaubliche Schrift, aufrichten laſſen, daß ſie nemlich ihrem Amte treulich vor ſeyn, der Erb. Städte Ordnung gehorſamlich geleben, den Freunden und Rhedern mit ehrbarer richtiger Rechnung iedesmal fürkommen, und, da deßwegen Streit zwiſchen ihnen fürfallen ſollte, an eines Ehrb. Rathes iedes Orts Erkenntniß und Ausſpruch, ohn alles Appelliren und Reduciren, ſich gänzlich begnügen laſſen wollen.

und in Statuto novo Hamburgenſi a. 40. h. heißt es darüber, wie folget:

> Alle Schiffer, ſo hinfüro in dieſer Stadt werden angenommen, wie denn auch diejenigen, die allbereits angenommen, und zum nächſten abzuſegeln gemeinet, ſollen, auf der Schiffs-Freunde, oder des Kaufmanns Begehren, (welches aber derſelbe vor Einſchiffung der Güther thun, oder nach der Einladung damit nicht gehöret werden ſoll) vor den verordneten Zoll-Herren einen leiblichen Eyd zu Gott dem Allmächtigen ſchweren, daß ſie bey den eingeladenen Kaufmanns-Waaren ehrlich, aufrichtig und getreulich handeln, und nach ihrer Wiederanheimkunft den

Schiffs-Freunden, innerhalb drey Wochen nach der Löſchung, richtige beſtändige Rechnung, Parcelsweiſe, von allem Empfang und Ausgabe wollen einbringen: wie denn auch die Schiffs-Rheder bemächtiget ſeyn ſollen, dieſelbigen angekommenen Schiffer, bey Uebergebung der Rechnung, zu befragen, ob die eingelieferte Rechnung ihrem geleiſteten Eyde allerdings gemäß ſey.

§ 223.

Bürgerliche Schiffer-Verpflichtung.

Allein die Zeiten und Gewohnheiten haben ſich geändert, und ein ſolcher Eyd iſt nicht mehr üblich; ſo wie auch die vorigen Verordnungen lange nicht mehr beobachtet worden, daß fremde Schiffer, beſonders die keine Ladung hier bringen, auch keine Ladung, ſo lange unſere Schiffer nicht providirt, haben ſollen; t) wohl aber iſt der alte Befehl und die Regel auch bey uns geblieben, daß die Schiffer, wie in den Hanſee-Städten überhaupt, ſo auch in Hamburg beſonders, das Bürger-Recht gewinnen müſſen.

§ 224.

Allgemeines Reglement über Schiffs-Päſſe, und das Laden und Löſchen.

Und dieſes wird denn auch in den Obrigkeitlichen See-Päſſen, wie die unter dem Buchſtaben Z 6. *) befindlichen Formularien andeuten, zu Behuf freyer allgemeiner Fahrt annoch beobachtet; iedoch bey letzterem noch Certificate über die Ladung und die Eigenſchaft und das Eigenthum der Güther erfordert, von welchen ich § 15. u. f. der Handels-Rechte der Perſonen ſchon geredet habe. Nur iſt, was die wirkliche Gewinnung des Bürger-Rechts anbetrifft, eine Ausnahme bey den Grönlands-Fahrern: die aber gleichwol auch der Stadt nicht unverpflichtet bleiben. Dieſer

t) ſ. Langenbeck ad art. 40.

*) Der Leſer beliebe die S. 33. angeführte Anlage mit X. und die fernere S. 59. mit Y. zu bemerken.

Dieſer Schiffe nemlich werden nur ſehr wenige von hieſelbſt und unter dieſer Stadt Jurisdiction wohnenden Schiffern geführet, ſondern man nimmt Leute dazu, welche auf den Däniſchen, zum Stifte Ripen, Herzogthums Schleswig, gehörigen, Eylanden Silt und Föhr, oder auch wohl auf den Holländiſchen Eylanden wohnen. Dieſe kommen zu Ende Februarii und Anfangs März-Monats anhero, und gehen, nach zurückgelegten Reiſen, zu ihrer Heymath wieder zurück. Sie werden in den Päſſen nicht Schiffer genannt, ſondern ihnen wird das Prädicat Commandeur (Præfectus) gegeben.

Bis im Jahre 1744, als zwiſchen Engelland und Frankreich der Krieg declariret ward, ſind dieſe Leute auf keine Weiſe der Stadt pflichtig gemacht worden: wannenhero es auch in den gewöhnlichen See-Päſſen ſchlechterdings hieſſe:

" Das Schiff N. N., welches N. N. als Commandeur
" auf den Wallfiſch- und Robben-Fang führet ꝛc.

Wegen der Kapereyen aber, und inſonderheit, um alles aus dem Wege zu räumen, woher der Stadt etwan Einwürfe mögten gemacht werden, verfügte damals Ampl. Senatus, daß, um auch dieſe Commandeurs auf eine oder die andere Weiſe, nach der Vorſchrift, wie es wegen der Hanſee-Städte Schiffe und derſelben Beſetzungen in den Tractaten ſtipuliret worden, zur Protection qualificiren zu können, ſelbige gegen angelobte Treue in Handſchlag und Schutz genommen wurden: und nach dieſer Verfügung wurden die Grönlander Commandeurs in den Päſſen **dieſer Stadt Einwohner und Unterthanen** genennet, wie aus dem unter dem Buchſtaben A 7. angefügten Formular zu erſehen iſt. Und auf die nemliche Weiſe hat man es auch währendem letzten Kriege gehalten.

§ 225.

Allgemeine Schiffer-Verpflichtung zu treuer Handhabung.

Nächſtdem aber, um zu den allgemeinen Pflichten der

Schiffer zurückzukehren, iſt am 5 Dec. 1766, mehrerer Ordnung und Richtigkeit halber, eine, mittelſt Rath- und Bürger-Schluſſes, ergangene articulirte Verordnung publiciret, nach welcher beym Laden und Löſchen Schiffer, Schiffs-Officire und Schiffs-Volk, wie auch Leichter-Schiffer, Ever- und Jellen-Führer ſich zu richten haben, welche in der Mandaten-Sammlung im ſechsten Theile zu leſen iſt, und die beſonders a. 6. die allgemeine und erſte Verbindlichkeit des Schiffers, die ihm anvertrauten Güther, zufolge Connoſſements, unverkürzt abzuliefern, und für allen auf dem Schiffe denenſelben zugefügten Schaden (Havarie und See-Schaden ausgenommen) einzuſtehen, auch ſonſten, bey Vermeidung der auf Diebſtähle geſetzten Strafen, treu und ehrlich mit den Waaren umzugehen, ernſtlich und ſchärfeſt aufleget.

§ 226.
Uebergang zu den Special-Schiffer-Pflichten.

Jedoch es iſt nöthig, nunmehro den Schiffer aus eben dieſer und den alten Verordnungen noch näher auf ſeiner Abfahrt, Reiſe und Zurückkunft von und nach Hamburg zu begleiten, in ſo ferne nemlich er dem mit ihm getroffenen Gedinge gemäß handeln, und ſeine Pflichten erfüllen muß. Denn, was die Verzollungs- und andere Obliegenheiten in Anſehung des Publici betrifft, ſolche gehören nicht hieher. Die Verzollung, und was derſelben anhängig, wird mehrentheils vom Kaufmann ſelbſten, oder dem Schiffs-Makler, für Schiff und Guth berichtiget. Von den See-Briefen und Documenten aber, mit welchen, auſſer den Päſſen, der Schiffer ſich in ſeiner Eigenſchaft rechtfertigen muß, werde ich hiernächſt im Zuſammenhange reden.

§ 227.

§ 227.

I. Pflichten der Schiffer a) b) bey der schicklichen Einladung der Güther.

Das **erſte** Schiffer-Geſchäffte, in Anſehung des Schiffs, und der einzunehmenden Güther, womit es befrachtet werden ſoll, iſt nemlich, nach geſchehener Verballaſtung, die **Beladung**: zu deren Behuf das Schiff aus dem Baum, und unter der Stadt, auf dem Elb-Strom, auf einen guten Anker-Grund hingeleget wird, wohin alſo die Güther in kleinen Fahrzeugen, als Evern und Jellen, gebracht werden.

Wenn dieſes geſchehen ſoll, ſo iſt 1) vorher ein ieder Schiffer nach dem 36 Art. Statuti ſchuldig:

> gute ſtarke Cordeln und Winde-Tackel in dem Schiffe zu halten, damit man des Kaufmanns Güther ein- und ausſetzen kann. Zerbricht aber das Winde-Tackel alſo, daß Schaden an dem Guthe geſchiehet, und die Boots-Leute haben den Schiffer gefragt, ob die Tackel ſtark genug ſeynd, und er ja dazu geſaget; ſo ſoll der Schiffer zu dem Schaden allein antworten. Wird er aber nicht gefraget, oder fällt auch das Guth aus dem Tackel; ſo ſollen die Boots-Leute den Schaden bezahlen.

Dieſer Artikel findet ſich ſchon im Wisbyiſchen See-Rechte art. 22, 36 und 47, und iſt auch im Lübeckiſchen Statuto Lib. VI. Tit. 2. daraus genommen. Und hiermit iſt auch 2) die Sorgfalt verbunden, beym Liegen vor Anker im Haven, oder auf der Rhede, mit tüchtigen Geräthſchaften verſehen zu ſeyn, um das Schiff zu beveſtigen, wovon die deutlichſte Beſchreibung für Schiffer und Rheder, von deren Subſidial-Genugthuung bey fehlender Ausrüſtung der Geräthſchaften ich ſchon § 216. geredet habe, im *Conſolato*

 del

del mare c. 224. *u*) enthalten iſt, die zugleich in die hiernächſt folgende Punkte der Ueberſiegelung, und des Ankerlegens mit ſichtbaren Boyern, gewiſſermaaſſen einſchlägt.

§ 228.
Pflichten c) bey der Annehmung tüchtigen Schiffs-Volkes.

Es muß 3) der Schiffer mit tüchtigem Schiffs-Volke zu ſolcher Handthierung und zur ganzen Reiſe ſich verſehen, für welche er die Verantwortung auf ſich nimmt.

Ehedeſſen kam dieſes, beſage Art. 25, den Schiffern ſelbſt zu, und mußten dieſe keinen ohne Pasbort nehmen, welchen aber die Schiffer-Alten, als der Perſonen kundige, ſonder Entgeld mitzutheilen hatten. Dermalen aber geſchiehet es vom Waſſer-Schout, und von der Art und Weiſe der jetzigen Enrollirung habe ich ſchon § 221. geredet, ich werde aber hiernächſt noch einmal deren zu gedenken haben.

§ 229.
Pflichten der Schiffer, d) am Bord zu bleiben.

Es muß 4) der Schiffer, ſo lange ein Schiff geladen wird, entweder ſelbſt beſtändig **am Borde bleiben**, oder den Steuer-

u) Patron di nave, ò nauilio, che ſarà in piaggia, ò in porto, ò in altro loco con la nave, & i mercanti, che conduranno, li diranno, & numtieranno, che lui ſi ormeggi, & il patron della nave non ſi ormeggierà, ò per ventura non haurà tutte le exarcie, che promeſſe haurà, & per queſte ragioni diſopra dette li mercanti ne ſofteranno danno, il patron della nave, è tenuto reſtituire quel danno, che li mercanti hauranno ſoſtenuto per tale cauſa, & ſe il patron della nave non ha di che pagare, debbaſi vendere la nave, & ſe la nave non baſta, & che il patron della nave haveſſe beni alcuni, quelli ſi debbono vendere per fare compimento a quelli mercanti. Salvo li marinari, che non perdano li loro ſalarii. Ma li compagni non ſono tenuti di niente mendare, ſe non la parte, che hauranno nella nave, ma altri beni nò. Et fu fatto queſto capitolo, perche molti patroni di nave piangono la ex arcia, & non ſi poſſono ormeggiare, & per queſto la nave, ò navilio ſi perde, & robba delli mercanti.

Steuermann an ſeine Stelle ſetzen; auch alle Nacht, ſo lange das Schiff vor der Stadt, oder zu Neumühlen, lieget, Wache im Schiffe durch die halbe Equipage halten laſſen, welche des Endes am Bord bleiben, auch auf Licht und Feuer Obacht haben muß. Das ſtehet in der neuen Verordnung art. 3. und in der Muſter-Rolle art. 4. deutlich beſchrieben: und welchergeſtalten die Feuers-Gefahr in den Haven und an den Schiffen ſonſt abgekehret werden ſolle, davon habe ich in dem zwölften Abſchnitte § 3. die weitere Nachweiſung ſchon gegeben.

§ 230.
Pflichten der Schiffer e) bey Verwahrung der Güther.

Er muß 5) alle Zugänge zu den Stellen oder Plätzen, wo Kaufmanns-Güther liegen, ſorgfältig verſchlieſſen, und ſie dürfen nicht anders, als in ſeiner, oder des Steuermanns Gegenwart geöffnet werden. Schaden und Verſäumniß ſind alſo zu des Schiffers Rechnung, und eins und anderes iſt ebenfalls in art. 4. und 5. der beſagten Verordnung vorgeſchrieben.

§ 231.
Pflichten der Schiffer f) bey Garnir- oder Stauung der Güther.

Er muß 6) auf die Garnir- oder Stauung der Güther, und was derſelben anhängig, fleißige Acht haben, damit des Kaufmanns Güther keinen Schaden leiden mögen; als welchen er ſonſt von dem Seinigen zu erſtatten ſchuldig.

Der 34 Art. Statuti ſchreibet ihm dieſes in folgenden Worten deutlich vor:

Es ſoll ieder Schiffer auf die Garnehring, Stauung der Güther, und was demſelben anhängig, fleißig Aufacht haben, damit des Kaufmanns Güther kei-

nen Schaden leiden mögen. Entſtünde daraus Schade, oder die Güther würden von dem Schiffer, oder ſeinem Schiffs⸗Volke, verringert, ſo ſoll der Schiffer den Schaden dem Kaufmann, der denſelben erlitten, von dem Seinigen zu erſtatten ſchuldig ſeyn. Da denn beſcheiniget würde, daß die Güther verringert wären, ſo ſollen durch die Gerichts⸗Verwaltere, (heut zu Tage von dem Herrn Secretario Admiralitatis) von Ampts wegen, des Schiffs Haupt⸗Boßmann, Schimmann, Zimmermann und Büchſen⸗Schütze, bey ihren leiblichen Eyden um ihre Wiſſenſchaft befragt, und, nach deroſelben Ausſage, gegen die Verbrecher mit gebührender ernſtlicher Strafe verfahren werden. Da aber ſolch Guth verleckte, oder verdürbe, ohne des Schiffers, oder ſeines Volks Verſäumniß, und dann das Schiff kömmt, da es löſchen ſoll, und der Kaufmann klopfet dreymal an das Faß, darinn Wein, Oel, und andere leckende Waare iſt, und befehlet, das auszuziehen, ſo muß er dem Schiffer ſeine volle Fracht geben, oder dem Schiffer das Faß für die Fracht behalten laſſen.

Dieſer Artikel iſt aus dem Wisbyiſchen See⸗Rechte a. 23. wörtlich genommen, und in der Schiffs⸗Verordnung des Jahres 1766 a. 10. noch deutlicher beſchrieben, deſſen ich bey der Löſchungs⸗Pflicht noch ferner gedenken werde.

§ 232.

Pflichten der Schiffer g) im Nicht⸗Ueberladen.

Ich verbinde aber billig, ſo wie in dem Hanſiſchen See⸗Rechte a. 2. im 3ten Titel geſchehen, mit vorhergehendem allſofort 7) den Satz, daß das Schiff nicht zu wenig, und nicht zu viel, und ſonderlich auch auf dem Ueber⸗

lauf

lauf und in der Cajüte gar nicht beladen, ſondern alſo mit Waaren oder Ballaſt verſehen werden müſſe, daß es weder ſeiner Rankigkeit halber periclitire, noch, der Ueberladung wegen, der Güther Werfung vonnöthen werde: und ich will aus dem *Conſolato del mare*, in Anſehung beyder nach einander beſchriebenen Fälle, das 61. und 62. Capitel in der Note *) hierbey fügen, als welche die Nachläßigkeit des Schiffers in Hinlegung und Garnirung der Waaren nach allen Umſtänden ſehr deutlich beſchreibet, womit das 64ſte noch ferner zu vergleichen iſt.

§ 233.

Jedoch es ſind auch der 24 und 35 Art. Statuti hieher mitzuziehen. In dem erſten ſind die Worte dieſe:

Wann ein Schiff beladen iſt, und hinweg ſegelt, unbeſchuldiget von den Fracht-Leuten, kömmt dem Guthe etwas zu von werfende, dar ſoll der Schiffer kein

*) Cap. LXI. Patrono di nave, nè nochiero, non debba ſtivare, nè far ſtivar in verdo, nè ſtivare niſſuno faſcio che l'huomo dubita, nè balla, nè fardello che danno ci pigliaſſi, appreſſo di arbori, nè di timoniera, nè di ſentina, nè di porta, nè in neſſun altro loco, dove danno poteſſe pigliare. Ancora il patrono di nave è tenuto di molte altre coſe a mercanti: robba che ſia meſſa in nave ſe ſi bagnaſſe per coperta, ò per murati, ò per arbori, ò per ſentina, ò per timoniera, ò per imbrunali, ò per porta, ò per mettere in loco dubioſo, ò per poco poſtame, il patrone debbe rifare tutto il danno, che li mercanti piglieranno in quelle robbe, che saranno bagnate, con che il patone della nave ſia ſufficiente; & ſe non è ſufficiente, debbaſi vendere la nave, (per) che compagno, nè preſtatore non poſſono haver niente, ſalvo li marinari, che non perdono li ſalarii loro.

Cap. LXII. Robba, che ſarà trovata bagnata in nave, & ſarà bagnata per acqua di coperta, ò per murata, & ancora per mancamento di poſtame, il patrone della nave deve patire tutto il danno: & ſe ſi bagnerà per acqua del piano, che la nave faccia, & fuſſi ſufficientemente impoſtata & per murate, nè per operta, non faceſſe acqua, lo patrone non è tenuto niente a rifare.

Noth um leiden: Da aber iemand der Kaufleute den Schiffer beweislich beſchuldiget, daß ſein Schiff zu tief geladen wäre, und er ſegelte deſſen ungeachtet davon, würde hernacher des Guths etwas geworfen, das ſoll der Schiffer allein gelten. Iſt auch ein Schiff zu tief beladen, daß man ausſchiffen muß, der letzt eingeſchiffet hat, der muß erſt wieder ausſchiffen, thäte ſich deſſen iemand der Kaufleute verweigern, die Gefahr beruhet auf demſelbigen.

Und in dem 35 Artikel, welcher per Receſſum 1618 in etwas geändert worden, und welcher dieſer iſt:

Wann die Kohbrügge (Burkbrügge) und Ueberlauf, (d. i. das Verdeck, lignum in ſupremo tabulario, quo navis tegitur, worauf man frey gehen muß) und das Schiff oben Waſſers nicht wohl gedichtet, und dahero ſich Schade verurſachte, ſo kommt der Schade auf den Schiffer: Zerbricht aber ſolches durch Gewalt groſſen Ungewitters, wird der Schade vor Haverey gerechnet. Wann auch ſich Schade unter Waſſers verurſachte, trifft derſelbe den Eigenthums-Herrn allein, und ſollen die andern Waaren denſelben mitzutragen nicht ſchuldig ſeyn. Und dieweil auch oftmals bey dem Salz Leccage iſt, davon vor dieſem keine Haverey gerechnet worden, und dann gleichwohl nicht unbillig, wann merklich groß Schade daran befunden, und ſolches durch Verurſachung, daß es um ein Vorland zu vermeiden, oder ſonſten aus Noth, Schiff und Guth zu erhalten, beygelegt, oder ſonſten über ſeine Maaſſe geſiegelt würde, und ſolches durch drey oder vier der beſten im Schiffe eydlich gezeuget, ſoll der Schade zur Billigkeit, nach Erkenntniß erfahrner Leute, vor Haverey gerechnet werden.

§ 234.

§ 234.

Dieſer Artikel eignet alſo den Schaden dem Schiffer zu, wenn nemlich die Kohbrügge, und Ueberlauf, (worauf Güther geleget werden) und das Schiff oben Waſſers nicht wohl gedichtet. Und alles dieſes fließt zugleich analogice aus der vorgeſchriebenen Garnir- und Stauung. Denn die Ladung auf dem Verdecke iſt eigentlich gar nicht zugelaſſen: es wäre denn, daß es mit Willen und auf Avanture des Kaufmanns, welcher das Guth eingeladen, und auf den Ueberlauf geſetzet, (der alſo damit zufrieden geweſen, weilen, da das Schiff ſeine völlige Ladung ſchon gehabt, weiter kein Platz vorhanden geweſen) und daher den Schaden ſelbſt tragen muß. Das Lübeckiſche Stadt-Recht hat die Sache alſo c. l. art. 7. erkläret, und es iſt ohne Zweifel auch bey uns Herkommens. Ob aber auch bey uns zur Oberlichen Ahndung, wie zu Lübeck, es gedeye, wenn, nach dem angezogenen Hanſiſchen Artikel, und nach dem Lübeckiſchen art. 5. tit. 4. ein ſolches überladenes Schiff ohne Schaden wohl überkäme, und ob ſodann für eine iegliche Laſt, womit die Ueberladung geſchehen, der Schiffer ſo viel Fracht, als er an den übrigen Laſten verdient, zur Strafe ſeines Frevels und Geizes, zu bezahlen vertheilet werde, das iſt mir nicht bekannt. Unrecht wäre es wohl nicht. Allein die Caſus kommen wohl nicht leichtlich zu Sprache, ſondern werden verborgen gehalten; und ſeit Einführung der Aſſecuranzen geben ſie bey ereugtem Schaden nur ein objectum litis zwiſchen dem Aſſecurirten und dem Aſſecuradeur, wovon ich an ſeinem Orte bey den Aſſecuranzen reden werde; da ich hier nur habe zeigen wollen, daß alle bey der ſechsten und ſiebenden Pflicht des Schiffers, die Einladung und dabey ſeyende Verantwortung deſſelben angehend, beſchriebene Artikel als eine Kette an einander hangen.

§ 235.

§ 235.

II. Pflichten des Schiffers beym Abſegeln, a) in Anſehung der nicht zu übertragenden Güther.

Wenn der Schiffer ſeine völlige Ladung eingenommen, und, nach Berichtigung des behörigen Zolles, mit allen Documenten verſehen iſt, von welchen ich bey dem Befrachtungs=Artikel in mehrerem gedenken werde; ſo muß er 1) keine Güther in ein ander Schiff, ohne Vollbort derjenigen, die ſie ihm eingeladen, ſetzen. **Denn wann ſolch Schiff auf der Reiſe zunicht käme, ſo ſoll er den Schaden bezahlen, es wäre denn, daß ſolches, (ſein Schiff) darinn die Güther zuvor geſchifft geweſen, auf der Reiſe auch zu Schaden und Verluſt käme, ſo ſoll auf den Fall der Schiffer davon entfreyet ſeyn.** So diſponirt der ex Statuto veteri 1497. P. 7. genommene 4 *art. Stat. novi.* Doch dieſer verſteht ſich nach der alten Schiffs=Fahrt, wo die Einlader mit im Schiffe geweſen; und dieſer Caſus kann ſich auſſer einem Nothfall, der in Stat. vet. ausgenommen iſt, ietzo nicht zutragen, indem der Schiffer, laut Connoſſements, die Ladung an den ihm gewidmeten Ort liefern muß. Es wird auch, wie Herr Langenbeck ſehr wohl anmerket, kein Schiffer ſo einfältig ſeyn, dergleichen zu unternehmen. Denn man ſetze nur den einzigen Fall: es hätte einer in einem gewiſſen Schiffe ſeine Güther eingeladen, und darauf verſichern laſſen, dieſe Güther würden gegen dieſen Artikel in ein ander Schiff geladen, und dieß Schiff verginge: Wie würde der Einlader fahren? und dergleichen Inconvenientien mehr.

§ 236.

b) Pflichten des Schiffers in Anſehung des nicht zu verliegenden Windes.

Er muß 2) keinen guten Wind verliegen, und bleibt er

er ſo lange liegen, daß ihm Geldes entbricht, der mag wohl an Land ſenden um Geld, aber er mag keinen guten Wind verliegen: Thäte er das, er iſt ſchuldig, dem Kaufmann den Schaden zu erlegen: wegen des Windes aber muß er mit dem meiſten Theile der Schiffs-Leute übereinſtehen.

Dies ſteht im *art.* 5. & 6. *Stat. novi*, die ex veteri P. 8. art. 9. genommen ſind. Und aus dem Satze, daß kein Schiffer guten Wind verliegen ſolle, iſt auch das alte, nie aufgehobne, Mandat vom Jahre 1623, welches in der Sammlung im erſten Bande S. 22. zu leſen iſt, herzuleiten, beſage weſſen, bey ſchwerer Geld-Strafe, und bey Unterſagung, ferner ein Schiff zu führen, es verpönet iſt, daß kein Schiffer, noch ſein Volk, ſich unterſtehen ſoll, wenn er durch den Stader Sand geleget, ſich wieder in die Stadt, oder ſonſt an Land zu begeben.

§ 237.

c) Pflichten des Schiffers, in Anſehung perſönlicher Führung deſſelben.

Er muß 3) das Schiff, beſage a. 9. ex Stat. vet. P. 12. ſelbſt führen, es wäre denn, daß er Schulden, oder anderer Urſachen halber mit Recht bekümmert, oder durch Krankheit oder Gebrechen ſeines Schiffes gehindert, daß er die Reiſe nicht vollbringen könne. Doch alsdann muß er der Fracht ſich verzeihen, und wiedergeben, was er zur Hauer empfangen hat, und bleiben ferner ohne Schaden; es wäre denn, daß der Kaufmann begehrte, daß er einen andern Schiffer darauf ſetzte, als weſſen er ſich nicht weigern, und ſolches mit Wiſſen und Willen der Rheder thun ſolle.

§ 238.

Ich laſſe die übrigen Worte des Artikels weg, die von des Kaufmanns Gutachten, und von der Schiffer Koſten reden: denn

denn heut zu Tage iſt es nur eine Sache der Rheder, welche ſie mit dem abgehenden Schiffer zu berichtigen haben, und gemeiniglich laſſen ſie ſich gefallen, daß der Schiffer, wenn er Krankheit halber die Reiſe ſelbſt nicht unternehmen kann, denjenigen an ſeine Stelle ſetze, welchem er ſelbſt das Schiff beym Abfahren von demſelben würde anvertrauet haben, wie ſolches in dem beregten Mandate ihm anbefohlen iſt; und welches zuweilen dem Steuermann den Weg bahnet, um ein Haupt des Schiffes in der Folge der Zeit zu werden.

Der Grund dieſer Verordnung beruhet in der Billigkeit. Krankheit iſt eine Ehehaft, ſo wie das Gebrechen am Schiffe; und wenn gleich, nach verſchiedenen See=Rechten, ein Schiffer wegen Schulden in perſönlichen Arreſt nicht kann gezogen werden, wenn er ſchon am Borde und ſegelfertig iſt, ſo können doch ſeine Güther, die er an das Schiff gebracht, herausgenommen, und ſeine Hauer beſchlagen werden. Dies ſteht ſchon im Wisbyiſchen See=Rechte a. 6., und auch im Lübeckiſchen Statuto L. 6. t. 1. a. 6. daraus entlehnet. Und ich wiederhole hier y) nur aus Hrn. Langenbeck ad h. a. bey dem Bekümmerungs=Punkte dieſes, daß, wie derjenige, der an ein abgehendes Schiff Prätenſion macht, ſich vorſehen muß, daß kein Guth auf den Boden komme, alſo, wenn ein fremder Schiffer hieſelbſt was ſchuldig wäre, der, um Ungelegenheit zu vermeiden, nicht in den Baum einlaufen wollte, indeſſen aber der Creditor gerne einen Arreſt hätte, auf Befehl eines der präſidirenden Herren Bürgermeiſtere oder Gerichts=Verwalter, und nach Unterſuchung der Sache, und daß, eines Dritten Recht unbeſchadet, die Bekümmerung geſchehen

y) Siehe § 57. bey der Handhabung des Rechts in der erſten Abtheilung von Gerichten und Rechten, wo ich nemlich deſſen ſchon erwehnet, imgleichen § 63 und 64., als die auch auf Schiffs=Arreſte anzuwenden ſind.

hen könne, ſolcher Arreſt dergeſtalt verhänget wird, daß die Diener zu dem Schiffe hinausfahren, und eine Kette um den Maſtbaum legen, und ſelbige mit einem Schloſſe verwahren.

§ 239.

d) Pflichten des Schiffers, keine Güther nach dem Zuladen weiter anzunehmen.

Es darf, 4) wenn ein Schiff zugeladen, oder gefüllet iſt, der Schiffer kein Guth mehr einnehmen, ohne der Kaufleute Vollbort. Thut iemand darwider, er hat verbrochen, ſo viel als das Guth werth iſt, das er, ohne Urlaub, hat eingenommen; es wäre dann, daß der Schiffer ſolches hätte vorher bedinget.

So lautet, nach dem Wisbyiſchen See-Rechte a. 42. der Hamburgiſche im alten Statuto P. 13. und im neuen a. 10. h. Und dieſer Artikel erläutert den Punct der Ueberladung, wovon ich § 232. geredet.

§ 240.

e) Pflichten des Schiffers bey unvermutheter Bekümmerung der Abſegelung.

Wann 5) ein Schiffer Güther eingenommen und zugeladen hat, und alsdann unvermuthliche Arreſtirung der Obrigkeit des Landes, oder der Stadt, auch Kriegs-Empörung, See-Räuberey, oder auch Eiſes-Noth einfiele, und er alſo nicht könnte oder möchte ſegeln; ſo mag der Schiffer die Güther, mit des Kaufmanns Willen, auf ſeine (des Kaufmanns) Unkoſten, wol löſchen und auflegen, und hernacher bey guter Zeit wieder einnehmen, und ſeine Reiſe vollenden. Wäre aber iemand unter den Kaufleuten, der ſeine Güther nicht wiederum wollte einſchiffen, der ſoll dem Schiffer die halbe Fracht zu geben ſchuldig ſeyn.

§ 241.

§ 241.

Dies iſt der 11te Artikel im Statuto. Die Worte: **mit des Kaufmanns Willen und auf des Kaufmanns Unkoſten,** verſtehen ſich heutiges Tages, da der Kaufmann ſelbſt auf dem Schiffe ſich nicht mit befindet, von dem Befrachter: und der ganze Artikel enthält die Urſachen, warum ein Schiffer, wenn er gleich ſegelfertig iſt, nicht abgehen könne, und Schiff und Guth nicht in Gefahr ſetzen müſſe. Und dieſes ſind unvermuthete Beſchläge und Verbot, eine beym Einladen nicht vorhergeſehene Kriegs-Declaration, das Kreuzen türkiſcher Corſaren auf den Küſten, wohin die Beſtimmung der Fahrt geweſen iſt, und eine einfallende Befrierung der Rhede und Ströme, wovon der Schiffer den Ausgang der Gefahr, zur Vollendung ſeiner Reiſe, abwarten muß. Und dieſes iſt beſonders im Conſolato del mare c. 99. nach allen Umſtänden deutlich beſchrieben, aber noch auf die Zeiten, da der Kaufmann mit auf dem Schiffe war, angewendet worden, *) von der alſo ietzo nur analogice die Beſtimmung herzuleiten iſt.

§ 242.

*) Er lautet, wie folget:
Il patrone della mare, ò del navilio non può, nè debbe entrar nel porto ſenza volontà di mercanti, & ſe ci entrarà, che il mercante fuſſi dubitoſo di alcuna coſa, tutto il danno, che haveſſi il mercante, li debba reſtituire la nave, e queſto debba ſerivere il ſcrivano, ancor che la nave non haveſſo proiſſo in terra: imperò ſe il patron della nave haveva alcun biſogno, debbalo dir à mercanti; *che lui non può navigare, che di exarcia ha dibiſogno, ò infortire, ò acconciare:* & alhora il mercante debba entrare in porto, con queſto, che il nochiero per ſuo giuramento, & li marinari ci hanno conſentito. Imperò ſe alcuno Corſale, ò galere ci ſarà, che faceſſe paura al mercante, il patrone della nave non ci può entrar ſenza volonta di mercanti. Et ſe il mercante, ò piglierà ſopra di ſe, ò che non habbia riſguardo, & dica, *iò non voglio entrar in porto*, il danno, che ſeguirà, il mercante è tenuto di rifare.

§ 242.
Pflichten des Schiffers, Lootſen anzunehmen.

Es muß endlich 6) der Schiffer nicht ohne bey ſich habenden geſchickten Lootſen von der Elbe abgehen, und wenn er ſie aufgenommen, muß er ihnen die Führung des Schiffes allein überlaſſen. Von dieſen Ober-Lootſen habe ich § 13. Nr. 22. in der Geſchichte und Einleitung, ſo wie von den Elb-Tonnen, welche den Lootſen das Fahr-Waſſer bemerken, in dem eilften Abſchnitte von den Elb-Veranſtaltungen § 13. u. f. bereits die Nachweiſung und Auskunft gegeben, und man iſt noch immer beſchäfftiget, ſolche Einrichtungen hiebey zu machen, welche zur Geſicherung der Schifffahrt dienen. Ein ſolcher Lootſe bleibt auf dem Schiffe bis an die im Munde der Elbe kreuzende Galliote, welche einen **Unter-Lootſen** zur Paßirung der Gatten ihm dagegen mitgiebet, den Ober-Lootſen aber an Land ſetzen läſſet. Und von deſſen Obliegenheiten iſt gleichfalls bey den Admiralitäts-Verfaſſungen von § 21. bis 28., und ferner bey vorangeführten Elb-Verfaſſungen § 14. ausführlich ſchon gehandelt worden.

§ 243.
III. Pflichten des Schiffers auf der Reiſe, a) in Anſehung des beſtimmten Havens.

Iſt denn nun der Schiffer würklich unter Segel gegangen, ſo muß er auf Schiff und Guth ſorgfältigſte Obacht haben, und 1) ohne Noth in keinen Haven, als denjenigen, einlaufen, der ihm zur Löſchung der Güther und zu Einnehmung neuer Fracht iſt beſtimmet worden. Treibet ihn aber, vorbeſagtermaaſſen, die Noth eines Ungewitters, oder Bekümmerung, Gefährlichkeit, oder Schaden und Gebrechen am Schiffe, dazu, ſo muß er auch alsdann alles, ſo viel an ihm,

 thun,

thun, um baldmöglichſt wieder in die Fahrt zu kommen, und den Schaden zu beſſern.

Dies iſt der generale Satz, der, auch ohne geſetzliche Verordnung, aus der Natur des Schiffs Gewerbes flieſſet. Die beſonderen Fälle aber, worauf die Obacht des Schiffers auf Schiff und Guth anzuwenden, ſind in unſeren, wie in anderen, See-Verfaſſungen, wie folget, aufs genaueſte bemerket worden.

§ 244.

b) Pflichten des Schiffers beym Ankern und gegen die Ueberſegelung.

Es trägt ſich demnach 2) iezuweilen zu, daß, wenn Schiffe bey einander in einem engen Haven liegen, es ſey nun der beſtimmte, oder ein Noth-Haven, einer den andern an- und überſegele. Und das kann auch auf der Rhede geſchehen, wo er ein- und ausladet. Dieſen Fall zu verhüten, muß derjenige, welcher ſein Anker am erſten geworfen, oder geſetzt hat, zu dem andern, ſo am letzten geſetzt hat, ſprechen, er möge ſein Anker lichten, und ferner abſetzen, denn er liege ihm zu nahe; weigerte ſich derſelbe, das zu thun, ſo mag der andere das Anker lichten mit ſeinem Volk, und fürter von ſich legen: hindert oder verbietet der andere, ſolches zu thun; kommt Schade davon, den ſoll der beſſern, der das hinderte.

Lieget auch einig Anker ohne Boyen, oder Abzeichen, und daher Schaden entſtünde, denſelben beſſert derjenige, der ſeinen Boyen nicht gelegt: es wäre denn, daß er mit zweenen glaubwürdigen Leuten bezeugen könnte, daß vor 12 Stunden, bey Sommers-Zeiten, oder, wann der Tag kurz iſt, vor 14 Stunden, zum längſten noch ein wachender Boye auf dem Anker geweſen; ſo ſoll er damit entfreyet ſeyn. Ein ſolches Zeichen über den Ankern iſt nemlich nach allen See-Rechten unumgänglich.*) § 245.

*) ſ. vornehmlich Ordonnances de Louis XIV. Liv. 4. tit. 8. a. 2. Preuß. See-Recht c. 9. a. 30.

§ 245.

Und darnach lautet alſo, wie angeführet iſt, der 2te Artikel *Statuti*, der aus dem Statuto veteri P. 5. genommen, und aus dem Conſolato del Mare c. 243. entlehnet worden; woſelbſt auch die Strafe und Büſſung verordnet iſt, wenn ein Anker von einem andern weggenommen und unſichtbar gemacht worden.ᵃ) Und dieſer Artikel ſchlägt in die § 227. erwähnte Obliegenheit zur Beveſtigung des Schiffes mit ein.

a) Es lohnet ſich der Mühe, daß ich ihn hier ganz einrücke. Er iſt dieſer:

Patron di naue, che piglierà, ò farà pigliare ſegnali, gaiatelli, ò raſe de anchore de alcuna naue, ò nauilio, che appreſſo di lui ſerà ormeggiato, ſe quelle anchore ſi perderanno, è tenuto emendare à quel patrone di naue, di chi quelle anchore ſaranno, tutto quello, che lui dirà per ſuo giuramento, che valeſſino; ancora gli è tenuto fare emenda di tutto lo ſconcio, che lui ne habbia. Ancora più, ſe il patron, di chi quelle anchore ſaranno, vuole, a quel patrone di quella naue, ò nauilio, che tal coſa haurà fatta, ò fatta fare, può domandarglielo per giuſtitia, & cauſarlo furto.

I. Ancora ſe marinaro alcuno orberà anchore ſenza volontà, & licentia di quel patrone di naue, con chi lui ſtarà, ſe il marinaro il farà di ſua volontà, & ſenza ordine, lui è in quella pena, che il patrone doveria eſſere, ſe comandamento ne li haueſſe fatto; & ſe loro non poſſono integrare il danno, & ſpeſe, che il patrone di quelle naui ne hauerà ſoſtenuto, quei marinari debbano eſſer pigliati, & meſſi in carcere, & ſtarci tanto inſino che habbino ſatisfatto à quel patron di quelle naui di tutto il danno, & intereſſo, che lui per ſuo giuramento dirà, che per colpa di loro haurà ſoſtenuto: ſe imperò quel patron di naue non li voleſſe far gratia di aſpettarli alcun tempo, ò che voleſſe, che loro guadagnaſſero con lui tutto quel, che li haueriano à dare in emenda del danno, che per colpa di loro haveſſe ſoſtenuto: & queſto debba eſſer in volontà di quel patrone di naue, che tale danno haurà ſoſtenuto, cioè di aſpettarli, ò metterli in carcere, ò che lui li voleſſe far gratia, che lo quadagnaſſero con lui.

II. Ancora piu, ſe alcuna naue terrà proiſſo, & percioche il proiſſo non raſchi, nì s'incoſta, ci haurà meſſi ſegnali, che il ſoſpendano, chi quei ſegnali ni cauerà, ò farà cauare in quella pena medeſma debba eſſer meſſo, ſi come è detto diſopra.

Von der Ueberſegelung auf dem Strohme, oder in der See, aber iſt im 17ten Tit. Art. 6. eine beſondere Verfügung, bey deren hiernächſtigen Erwehnung ich alles in der Verbindung näher erläutern werde.

§ 246.

Pflichten der Schiffer c) in der Reparirung eines ſchadhaft gewordenen Schiffes, und bey dem Einlaufen in einen andern Haven.

Wann nun, 3) bey Vernachläßigung vorbeſchriebener Sorgfalt, gleichwohl ſich ein Schade eräuget, ſo, daß iemandes Schiff breche, oder durchgeſegelt würde, mithin das beſchädigte Schiff zu Reparir- und Ausbeſſerung einen Haven ſuchen müſte, welches, da noch die Kaufleute ſelbſt auf den Schiffen ſich mit befunden, auf deren, des Steuermanns, und des meiſten Theils des Volks Bedünken beruhete, ietzo aber dem Schiffer mit ſeinen Officiren zu überlegen zukömmt, ſo ſoll, nach dem Art. 3. Statuti, der Schiffer das Schiff allda repariren und beſſern laſſen, und bringen den Kaufleuten ihr Guth, dahin er ihnen das gelobet hat zu führen, ſoferne ihn Gott vor Unglück behütet. Wäre es aber, daß man das Schiff nicht wieder machen mögte; ſoll der Schiffer dem Kaufmanne ſein Guth ferner bey anderen Schiffern an den beſchiedenen Ort, auf ſeine Unkoſten, und auf des Kaufmanns Zollen und Ebentheur (d. i. zu deſſen Vergeltung der Zollen und des Belaufs der Avantur) verſchaffen, und dagegen ſeine volle Fracht haben. Kann aber der Schiffer keines andern Schiffes mächtig ſeyn, oder daß ſonſten ehehafte Verhinderung, Wetters oder Windes halben, einfiele; alsdann ſoll der Schiffer das Guth in ſichere Verwahrung, auf des Kaufmanns Unkoſten und Gefahr,

fahr, auflegen, und allda, pro rata des Weges, die Fracht haben.

Wenn ein ſolcher Vorfall in der See, oder auf Ströhmen, ſich zuträgt, ſo giebt der *Art.* 8. *Tit.* 17. darüber das rechtliche Maaß und Ziel: und bey deſſen Erörterung werde ich hierüber nach ietzigem Gebrauch eine nähere Auskunft geben.

§ 247.

Befugniß des Schiffers, d) Geld aufzunehmen, und Verpflichtung zur Wiedererſetzung und zu Rede und Antwort bey der Veräuſſerung des Schiffes, und der Veränderung ſeiner Perſon.

Es iſt 4) ſchon oben § 236. aus dem 5ten Artikel *Statuti h.* deſſen gedacht, daß, wenn ein Schiff befrachtet im Haven lieget, aus welchem es abſegeln will, der Schiffer wohl an Land um Geld ſenden könne. Gebricht ihm aber dieſes auſſerhalb Landes, ſo mag er von der Kaufleute Guth, beſage beregten 5ten Artikels, ſeine Nothdurft nehmen, und bezahlen das, wenn er löſchet, als das andere Guth geldet, zwiſchen dem mindſten und meiſten. Wenn er aber auf der Reiſe genöthiget wird, Guth zu verkaufen auf dem Boden, ſo iſt er, beſage Art. 7., ſchuldig, indem (d. i. in ſo ferne und wann) der Boden ſo viel zu Lande bringet, das zu bezahlen an dem Markte, da er kömmt, (d. i. in dem Haven, wo er die Güther löſchet und ausliefert) innerhalb vierzehn Tagen, und ſoll das bezahlen zwiſchen dem mindſten und meiſten. Und ſoferne der Schiffer dem Kaufmanne nicht genug thäte, und das Schiff verkaufte, oder einen andern Schiffer darauf ſetzte; ſo mag der Kaufmann ſprechen binnen Jahr und Tag, um ſein Geld davon zu haben, glei-

cherweiſe ob er gegenwärtig wäre, und ſoll das zeugen (bezeuget werden können) mit des Schiffers Siegel, oder mit anderen glaubwürdigen Documenten und Gezeugniſſen; ſo mag der Schiffer da nicht gegen ſprechen, ſondern es muß, wofern es zu des Schiffers Beſten gekommen, entweder von dem Schiffe, oder aus des Schiffers Güthern bezahlet werden.

Dieſer Artikel iſt aus dem alten Statuto P. 10. genommen, und bemerket die Pflicht eines Schiffers bey einem einzugehenden Bodmerey-Contract, von welchem ich hiernächſt nach allen Umſtänden, die ſowohl in Anſehung des Schiffers, als ſeiner Rheder, vorwalten, im Zuſammenhange handeln werde.

§ 248.

c) Beſtrafung eines muthwilligen Verbodmens des Schiffes, und Einlaufens in einen andern Haven, auſſer Nothfall.

Hier muß ich aber 5) in der Verbindung noch anführen, daß, wenn ein Schiffer, ohne Noth, muthwillig das Schiff verbodmen, oder ohne Noth in einen Haven ſegeln würde, wohin er nicht befrachtet, der Schiffer den Schaden, welchen die Rheder darauf rechnen können, aus ſeinem Beutel zu erſtatten ſchuldig, und daß, wenn er allda die Kaufmanns-Güther oder das Schiff gar verkaufen und weichhaft werden, und alſo den Freunden Schiff und Guth entwenden ſollte, er in dieſer Stadt und Gebiete nicht geduldet, ſondern, wenn er betreten wird, nach Befindung der Sache geſtrafet werden ſolle.

Dies iſt die Verordnung des 32ſten Artikels, welcher mit dem Hanſiſchen Art. 15. u. 16. des 3ten Titels überein kömmt.

Von

Von dieſer Beſtrafung werde ich in der letzten Abtheilung von peinlichen Handels-Rechten noch weiter reden, und hier gedenke ich nur im Vorbeygehen auch des 33ſten Artikels *Statuti*, in welchem die Regel, daß kein Schiffer an einen andern Ort zu ſegeln ſich unterſtehen dürfe, damaliger Zeiten Umſtänden nach alſo ausgedrücket worden: daß, ſo lange er annoch bey ſeinen Schiffs-Rhedern iſt, und derſelben mächtig ſeyn kann, er dem Schluſſe des mehreren Theils derſelben folgen ſolle; der aber vorietzo keinen Platz hat, und alſo auch keine Ausnahme von der Regel dahin geben kann, daß er auf der Reiſe einen andern Haven wählen könne, wenn ihn nicht, vorgedachtermaaſſen, die Noth dazu treibet

§ 249.

f) Verpflichtung des Schiffers, im Lösch-Haven zu bleiben, und auf die Löſchung Obacht zu haben.

Die 6te Pflicht des Schiffers iſt, nach dem Art. 12., dieſe: daß, wenn nun ein Schiffer in einen Markt, in den ihm beſtimmten oder begehrten Haven, wie es heißt, mit ſeinem Schiffe kömmt, wo folglich er ausladen ſoll, er in dem Schiffe, bis daß das Schiff gelöſchet und wieder belaſtiget (verballaſtet) iſt, daß es liegen möge, zu bleiben ſchuldig.

§ 250.

Ausnahme von der vorbeſchriebenen Regel.

Und hierinn iſt die Pflicht mit begriffen, daß er ſelbſten Obacht bey der Löſchung habe, damit die Güther mit eben der Sorgfalt, die er bey dem Einladen für die Geräthſchaften und ſonſten tragen müſſen, (ſ. § 227.) unbeſchädigt und un-

vorzüglich wieder abgeladen werden. Man kann aber dieſes beſtändige Verbleiben des Schiffers weder auf den Fall erſtrecken, da er aus Noth in einen andern Haven einlaufet, wo er z. E. den Winter zubringen muß, noch auf den Fall, da in dem beſtimmten Haven durch einen auſſerordentlichen Zufall, z. E. von beſagtem Befrieren, über die Zeit liegen muß: und allenfalls darf nur der Steuermann mit einer Wache in ſeine Stelle treten. So giebt ihm auch die Krankheit die Erlaubniß, unter ſolcher Vorſorge in dem Löſchungs-Platze an Land zu gehen.

Es ſind dieſe Umſtände in dem caſu erörtert, welchen ich § 218. eingerückt, und worinn auch von der Ehehafte der Krankheit, wie ferner § 238., iſt gedacht worden.

§ 251.
g) Verpflichtung des Schiffers zu redlicher und richtiger Ablieferung der Ladung.

Es iſt ihm aber gleichwohl 7) einen Weg, wie den andern, in dem 18ten Artikel noch beſonders eingeſchärfet, daß er von dem eingeladenen Guthe vorſetzlich nichts verſchweigen, oder daran veruntreuen, und widrigenfalls, da eins oder das andere von ihm oder dem Schiffs-Volke geſchehen, (ein abermaliger Grund, warum er auf dem Schiffe bleiben, oder eine andere Perſon ſtellen müſſe) derjenige, der deſſen überwunden, einem Diebe gleich gerechnet, und nach Gelegenheit der Mißhandlung geſtrafet werden ſolle, welche Strafe im 6ten Artikel der neuen Schiffs-Verordnung vom Jahre 1766 Stufenweiſe auf Leib und Leben erſtrecket iſt.

Dies iſt der 2te peinliche Fall, von welchem ich an ſeinem Orte das nähere bemerken werde. Hier aber ſage ich nur ſo viel im voraus, daß ein ſolcher Fall der Verſchweig- und Ver-

Veruntreuung ſo leicht ſich nicht zutragen könne, weil der Schiffer die Connoſſemente zeichnen, und ſein Content übergeben muß.

§ 252.

h) Wie es zu halten, wenn einige Güther beſchädigt befunden werden: und des Schiffers Verantwort- oder Entledigung in dieſem Falle.

Dahingegen kann es 8) ſich wohl zutragen, und es hat ſich, leider! in neueren Zeiten mehr denn zu oft begeben, daß, **wenn die Waaren gelöſchet werden, ſolche beſchädiget befunden werden; und daß es vom Verſehen des Schiffers, oder ſeiner Leute, herrühre;** und dieſe Beſchädigung nicht durch Unglück und See-Zufälle entſtanden.

Hier pfleget nun der Schiffer ſich wohl damit zu helfen, daß er die Güther übel conditionirt am Bord empfangen. Um nun dieſen Vorwand zu vereiteln, iſt allermeiſt die oft erwehnte **neue** Verordnung ausgegangen, und darinn Art. 1 & 2. L. 6. dem Schiffer aufgebunden, gleich **bey dem Empfang** und Einladen der Waaren **ſorgfältig Acht zu haben**, ob ſolche dem äuſſerlichen Anſehen nach wohl conditionirt und unbeſchädiget ſind, und darüber ſelbſt, oder durch ſeinen Steuermann, ein Recief auszuſtellen; wenn aber die Waaren an Fuſtage und Emballage ſich im gehörigen Stande nicht befinden, von dem Ablader darüber einen Schein geben zu laſſen, und in dem Recief und Connoſſement ſolches ausdrücklich mit zu erwehnen. Unterläßt er aber eines, oder das andere, ſo muß er dasjenige, was bey der Löſchung daran fehlet, erſetzen, wenn er nicht erweiſen kann, daß dieſe Beſchädigung auf der Reiſe durch Unglück und See-Schaden entſtanden; welchen Beweis er durch die gewöhnliche eydliche

Verklärung der Schiffs-Leute am beſten führen kann. Auch hievon habe ich ein merkwürdiges Exempel in dem § 218. erwehnten Caſu angezogen.

§ 253.
IV. Pflichten der Schiffer nach der Löſchung und bey neuer Einladung nach andern Häven, oder zurück nach Hamburg.

Wird der Schiffer an dem Orte, wohin er Schiff und Güther gebracht hat, **mit neuer Fracht**, es ſey nach einem andern Haven, oder nach Hamburg zurück, **verſehen**, ſo ſind ſeine Pflichten beym Einladen, Abſegeln und während der Reiſe eben dieſelben, die er bey der Hinfahrt, vorbeſchriebenermaaſſen, zu beobachten gehabt hat; und er muß beſonders einen Unter-Lootſen von der im Munde der Elbe kreuzenden Galliote, wenn er auch einen andern, z. E. einen Helgolander, hätte, aufnehmen, welcher, wo er nicht bey günſtigem und ſtarkem Winde ganz bis an die Stadt mit ihm auffegelt, auf die Hälfte der Fahrt mit einem Ober-Lootſen verwechſelt wird; *) ferner aber **beym Löſchen auf der Elbe unterwerts der Stadt**, oder **im Haven**, muß er 1) **von dem Leichter-Schiffer, oder Everführer**, der die Waaren vom Bord holet, und welchen der Eigner dazu für bequem gehalten, nach dem 8 und 12ten **Artikel** der beſagten **Verordnung**, daß er die Waaren abgegeben, ſich **quitiren laſſen**: und dieſer wird ſodann in die Verbindlichkeit geſetzet, die Waaren an den Kaufmann, oder deſſen Bediente, gut

*) Es ſtehet nehmlich in der Pilotage-Ordnung (ſ. Admiralitäts-Verfaſſungen S. 116.) Art. 7. ausdrücklich: Die Piloten ſind verpflichtet, die aus der See anlangenden Schiffe gewöhnlicherweiſe bis Freyburg oder Glückſtadt zu bringen, woſelbſt ihre Loots-Gebühren alsdann verdient ſeyn ſollen. Wenn aber der Wind von weſtlicher Hand wäre, und der Schiffer den Lootſen nicht abgehen laſſen wollte, ſo iſt der Lootſe das Schiff bis Wittenbergen oder Neu-Mühlen (falls er auf einmal durch den Blankeneſer Sand kommen kann) aufzubringen verbunden.

gut und wohl conditionirt zu liefern, und ſtatt des Schiffers, in deſſen Stelle er getreten, die Bezahlung alles daran fehlenden zu leiſten, oder auch ſelbigen in ſeiner Quitung ſpecifice zu bemerken: Der Schiffer aber muß iedoch, 2) nach dem 9ten Artikel, die beſchädigten Güther nicht aus ihrer Lage nehmen, ſondern dem Kaufmann davon zeitig Nachricht geben, damit er wegen der Löſchung, oder allenfalls vorgängigen Beſichtigung durch die Schiffer-Alten, ob die Waaren auch gut garniret und geſtauet geweſen, (ſ. oben § 231.) ſo wie er es am beſten findet, verfahren könne: Was aber bey Wein, Brandtewein, Oehl, Eßig, und andern flüßigen Waaren, für gut und wohl conditionirt anzuſehen ſey, darüber giebt der 10te Artikel die Abmeſſung, von welchem ich iedoch bey dem Artikel der Befrachtung noch ein mehrers gedenken werde.

§ 254.
V. Pflichten der Schiffer nach der Zurückkunft, zu Ablegung der Rechnung.

Endlich muß auch, beſage *art.* 39 *Statuti*, ein Schiffer nach gethaner Reiſe den Schiffs-Freunden auf ihr Begehren beſtändige Rechnung an Eydes Statt parcelsweiſe einbringen. Und da nachher befunden würde, daß die Rechnung nicht richtig, ſondern betrieglicher, fälſchlicher Weiſe wäre gefertiget worden; ſoll derſelbige für einen unehrlichen Mann gehalten, und in der Stadt und deren Gebiethe nicht geduldet werden.

Dieſer dritte peinliche, hiernächſt weiter zu erörternde, Vorfall ſteht auch in dem Hanſiſchen See-Rechte tit. 12. a. 3. und im Lübeckiſchen lib. 6. tit. 1. a. 10. und es iſt überdem die Strafe des Diebſtahls darauf geſetzt. Die Parcelen ſind aber, nach den allgemeinen See-Rechten, dieſe: daß von ieder Hin- und Her-Reiſe der Tag der Beſtellung,

die

die Namen der Officirer und Boots-Leute, die beſprochene und bezahlte Gage, Pilotage, Paßir-Geld, Empfang und Ausgabe in ein ordentliches Schiffs-Buch getragen und beſcheiniget, und ehrlich berechnet werde. [b])

§ 255.

Annehmung und Verpflichtung des Schiffs-Volks, und die Inſtanzen für daſſelbe, in Rückſicht auf die Schiffer.

Ich habe bisher die Pflichten des Schiffers, als derjenigen Perſon, aus einander geſetzet, welchem das Schiff per contractum mandati anvertrauet wird; und welchem die übrigen Schiffs-Leute in allen Dienſten, welche von ihnen begehret werden können, als ihm untergehörig, treu und gehorſam zu folgen, verpflichtet ſind. Dieſe ſtehen nun, nach der Eigenſchaft ihrer Verrichtungen, in beſonderer Verbindung mit ihm, und ſie werden zu ſolcher entweder von ihm, oder den Rhedern, oder dem Schout, wie die vorhin ſchon angeführte Regel iſt, angenommen: als welchem zur Prüfung ihrer Tüchtigkeit und Zulaſſung in einem und andern Fall ſie, ſamt der getroffenen Verbindung, z. E. des Lohns, u. ſ. w. ſich darſtellen; und ihre Namen angezeichnet, ſie darauf auch mit einem Scheine von ihm verſehen, richtig Buch davon gehalten, die Muſter-Rolle von ihm ausgefertiget, und er bey ſolcher Muſterung gefordert werden muß. Auch iſt ihm des Endes von allen in der Stadt wohnenden, wie von den fremden in derſelben ſich aufhaltenden Schiffs-Leuten, die Veränderung der Wohnung und Schlafſtelle anzuzeigen; und der Schiffer muß es auch ihm vermelden, wenn ſie mit dem Gelde, das ſie auf ihren Lohn empfangen, weglaufen. Er beſtrafet ſodann dieſelben, und bey ihm wird die erſte Klage bey Streitigkeiten zwiſchen Schiffer und Schiffs-Volk angebracht: kann er aber die Partheyen nicht vergleichen, ſo ſteht

b) ſ. Langenbeck ad h. art. 39.

ſteht ihnen frey, ſich an die Schiffer-Alten zu wenden, und von deren Ausſpruch iſt die letzte Inſtanz bey demjenigen Herrn Bürgermeiſter, welcher *Patronus* der Schiffer iſt: immaaſſen ich es bereits § 12. in der 1ſten Abtheilung dieſes Handels-Abſchnittes, ſowohl überhaupt, als beſonders in der Anwendung auf die Amſterdammiſche Börtfahrt, angezeiget, und wie die allgemeine Verfaſſungen wegen der Inſtanzen und alles übrigen in dem Reglement des Waſſer-Schouts weiters enthalten ſind.

§ 256.

Kein Schiffs-Volk kann zween Herren dienen.

Andere, als die vorbeſchriebenermaaſſen angenommene, Schiffs-Leute aber kann denn auch der Schiffer nicht häuren. Und es heißt im art. 19. Stat. h., der aus dem Wisbyiſchen See-Rechte a. 1. und dem Hanſiſchen Tit. 4. art. 12. genommen, und in das Lübeckiſche lib. VI. tit. 1. ebenfalls eingetragen iſt, namhaft darinn, wie folget:

Es ſoll kein Schiffer eines andern Steuermann, Piloten, oder Schiffmann, untermieten, oder abſpannen. Thut iemand das, der ſoll ihn demjenigen, der ihn erſt gemiethet, wieder überlaſſen, oder der Gedingte ſoll es mit ſeinem Eyde erhalten, daß er von dem erſtlich ſey angenommen, bey dem er iſt befunden worden. Und der Gehäurte ſoll ſeinem Schiffer die Reiſe folgen, und ſtehet bey dem Schiffer, was er ihm nach geendigter Reiſe aus gutem Willen geben will; denn er dadurch, daß er ſich zu zween Herren vermietet, des Lohns von Rechtswegen ſich gänzlich verluſtig gemacht hat.

§ 257.

Verhältniß zwiſchen dem Schiffer und den Schiffs-Officirern und Matroſen.

Von der Annehmung des Schiffs-Volks komme ich nun zu

den

den Pflichten, welche wechſelſeitig zwiſchen den Schiffern und ihren untergehörigen Schiffs-Leuten und Volke, welche man die *Equipage* nennet, im Verfolg der Reiſe vorwalten, und das Verhältniß zwiſchen ihnen unter einander ausmachen.

§ 258.
Verrichtungen eines Steuermanns.

Die **erſte** Officiers-Perſon nach dem Schiffer iſt bey Kauffardey-Fahrern der **Steuermann**, als welcher, nach Angabe des Compaſſes und Senkbleyes, die ganze Fahrt einrichtet; und welchem der Schiffer die Haltung des See-Striches zur Verantwortung überlaſſen muß, wenn er die Lootſen quitiret hat, von deren Befugniß ich § 242. ſchon geredet habe.

An einem guten und erfahrnen Steuermann iſt demnach gar viel gelegen, und bey der Oberaufſicht über die Ladung, und über die Verwahrung derſelben ſteht er, nach dem, was ich oben § 229 und 230. gemeldet, dem Schiffer immer zur Seite, und an ſeiner Stelle.

Er muß demnach, 1) wann nicht ein beſonderer **Schiffs-Schreiber** angeſetzet iſt, von dem Empfange der Güther an Boord ein genaues Verzeichniß, und hiernächſt 2) ein gleich genaues Journal, oder Tage-Buch, von der ganzen Reiſe halten, und darinn die Veränderung der Courſen und Winden, nebſt den Meilen, welche er iedes Etmal fortgeſetzet zu haben vermeinet, auch die Breite und Länge, nebſt der Abweichung der Magnet-Nadel, die ferner befundene Sande und Tiefen, die betroffenen Nothfälle, beſonders auch die Einlaufung in einen Haven u. ſ. w. fleißig niederſchreiben; kurz, er iſt die andere Hand des Schiffers, für weſſen Verſehen dieſer, iedoch mit gegen ihn habendem Regreſſe, dem Kaufmanne einſtehen muß.

Er tritt auch 3) in ſeine Stelle im Commando und Führung des Schiffes, wenn der Schiffer erkranket, oder gar ſtirbet, und ſeine Obliegenheit iſt ſodann als verdoppelt anzuſehen.

§ 259.

§ 259.
Verrichtungen des Ober-Bootsmannes.

Der zweete Officirer auf dem Schiffe wird in Statut. h. a. 16. der Haupt- und ſonſt Ober-Bootsmann, oder auch nur Bootsmann genennet. Dieſer hat die Obacht auf die geſchehene Ausrüſtung des Schiffes, und das Unter-Commando über die Matroſen, und beſtehet ſeine Verrichtung darinn, daß, ehe und bevor ein Schiff unter Segel gehet, er nachſehe, ob das Schiff mit Tauen, Blöcken und Segeln wohl verſehen ſey; daß er beym Vertreck (Abſegeln) das Anker aufwinde, und die Segel klar zu machen beſorge; täglich die laufende und ſtehende Wand in Augenſchein nehme; und die befundenen Mängel dem Schiffer vermelde; und ſo auch hinwieder, wenn Anker geworfen wird, er das Schiff feſt mache, die Segel aufrolle, und die Rahen zurecht legen laſſe.[c])

§ 260.
Verrichtungen der übrigen Schiffs-Officianten.

Der dritte Officiant iſt der in art. 34. Stat. h. alſo benannte Schimmann, welcher die beſondere Aufſicht auf die Segel, und was dazu gehörig, hat, und als die 4te und 5te Perſon wird Zimmermann und Büchſen-Schütze genannt;[d]) letzterer aber wird nur alsdann erfordert, wenn das Kauffardey-Schiff Canonen führet, und beyde werden unter den Matroſen gemeiniglich auserſehen, als wozu man gerne ſolche mit wählet, die einer gewiſſen Profeßion zugethan ſind, und, nebſt dem allgemeinen Dienſte in der Fahrt und im Segeln, mit ihrer Hand am Schiffe helfen können, deren Sold demnach auch etwas höher, als des andern Schiffs-Volks, geſetzet wird.

Und

c) ſ. Langenbeck ad d. art. 16.
d) ſ. Langenbeck ad d. art. 34.

Und dieſe Bewandniß hat es auch 6) mit dem Buddellier, oder Koche, welchem die beſondere Sorge der Haushaltung des Schiffs und der Speiſe und des Tranks anbefohlen iſt; als der, wie die übrigen beſchriebenen Perſonen, alle Dienſte mit thun muß, welche andere Matroſen und Schiffs-Genoſſen in der Fahrt wahrzunehmen haben, um mit geſammter Hand das Behörige dabey auszurichten.

§ 261.

Obliegenheiten des Schiffers gegen das geſammte Schiffs-Volk a) in Anſehung ihrer Geſundheit.

Alle vorerwehnte Perſonen nun, und ſowohl Schiffs-Officier, als Schiffs-Volk, ſind des Schiffers Untergebene. Sie empfangen dagegen 1) aus ſeinen Händen Koſt und Unterhalt unterweges, und wird 2) iemand unter ihnen krank, ſo lieget ihm auf, für ſeine Verpflegung zu ſorgen, als zu welchem Ende die Rheder, (wenn nicht, wie auf der Grönländiſchen Fahrt geſchiehet, ein beſonderer Schiffs-Chirurgus, oder ausgelernter Geſell mitgehet) oder die Schiffer ſelbſt einen Kaſten mit Medicin, Kräutern, Pflaſtern, u. d. g. mit auf die Reiſe beſorgen: und wenn iemand mit einer ihn zum Dienſt untüchtig machenden Krankheit in der Zeit befällt, da er aus dem Schiffe an Land könne gebracht werden, beſage *art.* 30. *Statuti h.*, der aus dem Hanſiſchen tit. 14. a. 2. wörtlich genommen iſt, ihn in eine Herberge zu legen, und ihm Licht zu leihen, da er Nachts bey ſehen mag, auch ihn durch einen Schiffmann oder einen andern warten zu laſſen, auch mit Speiſe und Trank alſo zu verſehen, wie er es im Schiffe hat, und der Kranke genoſſen, wie er geſund war: mehr aber auch ihm zu geben nicht ſchuldig, noch auf ihn warten darf, ſondern wohl zu Segel gehen mag. Stirbet er aber auf der

Reiſe,

Reiſe, ſo empfangen ſeine Erben die halbe Hauer und Führung: und ſtirbt er auf der Zurück-Reiſe, ſo gebühret ihnen die ganze Hauer und Führung. Dagegen müſſen ſeine nächſten Erben und Freunde die Unkoſten der Begräbniß entrichten. Von welchen beyden ich an ſeinem Orte noch weiter reden werde.

§ 262.

Obliegenheiten des Schiffers b) für Ruhe und Frieden im Schiffe, auch gute Diſciplin.

Es iſt hiernächſt 2) nach dem *art.* 17. *Statuti h.*, der aus dem alten P. 20. genommen worden, der Schiffer ſchuldig, ſeine Schiffs-Leute in Friede und Einigkeit zu halten, und Mittler zu ſeyn, wenn ſie unter einander uneins werden, ſo lange (und aus Urſache, oder weil) er ihnen Eſſen und Trinken giebt. Und er iſt dagegen befugt, die Widerſpenſtigen mit der Hand und Fauſt zu ſchlagen, iedoch ohne Gewehr zu ergreifen, imgleichen aus dem Schiffe wegzuſchaffen, und andere an ihre Stelle zu häuren; wie nicht weniger, beſage des aus dem Hanſiſchen See-Rechte tit. 3. a. 8. beybehaltenen 27ſten Artikels, den- oder diejenigen, die ſich gegen den Schiffer muthwillig ſtellen, und untreu befunden, wenn ſolches mit zweenen Schiffs-Kindern bewieſen werden könnte, zu gelegener Zeit an Land zu ſetzen, doch daß Leute darauf wohnen, ſo wie es auch in *art.* 13. und 22. nach dem alten P. 16. bey grober Verſündigung überhaupt ihm geſtattet iſt.

§ 263.

Befugniß des Schiffers, c) das Volk an Gelde zu ſtrafen.

Ferner mag 3) ein Schiffer, beſage Art. 16. und des alten P. 19., ſo ein Schiffs-Knabe des Nachts auſſerhalb

des Schiffes, ohne Erlaubniß des Schiffers, liegt und ſchläft, ſolches ſein Vergehen mit 8 ß Lübiſch beſſern laſſen; desgleichen wann iemand von dem Schiffs-Volk die Schüte, oder das Both, ohne Erlaubniß des Schiffers, Steuermanns, oder Haupt-Bothmanns, von dem Schiffe nehmen oder führen würde, in zwey Mark Lübiſch Strafe für das Volk vertheilen.

§ 264.

Befugniß des Schiffers, d) das Volk auf andere Plätze, als wohin ſie gehäuret worden, zu führen.

4) Wenn ein Schiffer ſein Volk auf gewiſſe Plätze, z. E. auf Frankreich, oder andere Oerter, gehäuret hat, und der Schiffer erlangte von ſeinen Freunden, oder ſonſten von anderen Zeitung, daß am andern Orte beſſern Profit zu thun Vermuthung iſt; ſo ſollen ſie dem Schiffer folgen: dagegen ſoll ihnen der Schiffer Verbeſſerung zuſagen. Könnten ſie ſich um Verbeſſerung der Hauer nicht vergleichen; ſo ſoll die Verbeſſerung ſtehen an guter unpartheyiſcher See-Erfahrner oder Aelter-Leute Erkenntniß, wann die Reiſe geendiget iſt. Würde hingegen iemand Händel oder Meuterey anrichten, der ſoll wie ein Meutmacher geſtrafet werden. Dieſer Artikel iſt aus dem Hanſiſchen See-Rechte *tit.* 4. *art.* 20. gezogen, und unter den Freunden werden ſowohl Rheder als Befrachter heute zu Tage verſtanden, als derer beyder Conſens zur Veränderung des Beſtimmungs-Ortes, nach dem 32ſten Artikel, erfordert wird, welchen ich ſchon § 247. ganz eingerücket habe.

§ 265.

Pflichten des Gehorſams, der Folgſam- und Sittlichkeit des Schiffs-Volks.

Die Pflichten hingegen, wozu die geſammte Equipage dem Schiffer verbunden iſt, ſtehen in der revidirten Muſter-Rolle noch deutlicher, als in den Geſetzen, beſchrieben. Sie zielen auf Gehorſam und Folgſamkeit, dahin zu gehen, wo es der Schiffer anweiſet; auf Nüchternheit, Ordnung und Friedfertigkeit; auf Vermeidung allen Zanks und Streits; auf perſönliche Arbeit beym Laden und Löſchen; auf eine Wachhaltung in der ihnen vorgeſchriebenen Ordnung; auf Verbleiben am Bord in und auſſerhalb Landes; auf Beſchirmung des Schiffes und Guthes gegen alle Gewalt und Anfälle der Feinde; auf alle Hülfleiſtung bey einem zu befürchtenden Schiffbruche; auf treue Handhabung der Ladung; auf eine Zufriedenheit mit dem Lohne und mit der Schiffs-Koſt; und auf ein Thatloſes Betragen gegen den Schiffer.

§ 266.

Es ſind aber hiebey der 13, 16, 17, 18, 21, 22, 26, 27, 28 und 29ſte Artikel im Statuto h. mit den Anmerkungen des Herrn Langenbecks ferner zu vergleichen. So viel dieſe Artikel die dem Schiffer zukommende Ahndung an dem Volke betreffen, ſind ſie auch mehrentheils vorhin ſchon eingeführet, und ich habe nur den 28 und 29ſten hier zu ergänzen.

In jenem, der aus dem Hanſiſchen See-Rechte *tit.* 4. *a.* 10. genommen, wird dem Volke das Schieſſen, ohne Befehl des Schiffers, bey Strafe, Kraut und Loth doppelt zu bezahlen, und anderer Verwirkung, verboten, und dieſer Artikel braucht der Ergänzung aus dem Hanſiſchen Art. 8. und 9., daß keiner vom Schiffs-Volke ſeine Frau des Nachts, bey Strafe eines Thalers, behalten, und

keine Gaſterey ohne Wiſſen und Willen des Schiffers, bey Poen der halben Hauer, halten ſolle.

Im 29ſten Art. Stat. aber wird der Schaden, welchen ein Bothsmann durch gefährliche und muthwillige Abweſenheit aus dem Schiffe verurſachet, in dem Fall, da er ſolchen nicht erſtatten kann, zu Oberlicher Leibes- und Lebens-Strafe verwieſen. Und hievon, wie von allen übrigen in dieſem Titulo Statuti bezeichneten Criminal-Fällen, werde ich bey den peinlichen See-Rechten ausführlich handeln.

§ 267.

Admiralſchaften.

Jedoch ich muß hier annoch eines beſonderen Verhältniſſes zwiſchen Schiffern und Schiffs-Volk, oder auch zwiſchen verſchiedenen Schiffern und deren Equipagen, gedenken, nemlich der ſogenannten Admiralſchaft, d. i. eines Bundes verſchiedener Kauffardey-Schiffe, welche in Krieges-Zeiten, oder auch gegen See-Räuber, in Geſellſchaft mit einander fahren, und die gemeinſchaftliche Gefahr gemeinſchaftlich von einander und von iedem abzukehren ſich verpflichten, welche auch gemeiniglich einen unter ſich zum Commandeur ausſehen, und zu einem ſogenannten Sein-Brief ſich verpflichten, worinn die Warzeichen des Commando enthalten ſind, und von weſſen Eigenſchaft der ſchon oft belobte weiland Herr Syndicus Surland c. IV. ſeiner Groeningiſchen Inaugural-Diſſertation, *de litteris maritimis*, beſonders gehandelt hat.

§ 268.

Dergleichen Admiralſchaften wurden in den mittleren Welt-Zeiten, und zumalen bey der Hanſiſchen Fahrt, beſtändig aufge-

aufgerichtet, und der *art.* 41. *Statuti h.* fängt mit der Geſchichte an, daß auch bey uns viel Admiralſchaft gemacht, und doch wenig gehalten werden. Eben dieſer ſchlechte Erfolg aber hat denn auch den Grund zur öffentlichen Admiralſchaft, d. i. zur Begleitung der Schiffe durch eine Stadt-Convoy, bey uns geleget, von der ich bey den Admiralitäts-Verfaſſungen ſchon geredet habe. Aber auch dieſe hat von der Zeit an, da die Africaniſchen Republiken ihre Raub-Schiffe in einen weit fürchterlichen Stand, von Zahl, Gröſſe und Bemannung, als ehedeſſen, geſetzet, und unſere Kauffardey-Schiffe nicht mehr in der Geſellſchaft, wie vorhin, zuſammen ausſegeln, ihren Nutzen, nach dem Belange der Koſten, nicht haben mögen: und unſere Commercirende ſind, nach dem aufgehobenen Algieriſchen Tractat, noch immer mehr bewogen und genöthiget worden, ihre Güther nach Weſten und nach der Mittelländiſchen See fremden Flaggen und Schiffen anzuvertrauen.

§ 269.

Indeſſen kann man doch ſchlechtweg wohl nicht ſagen, daß keine Admiralſchaften mehr gemacht werden ſollten, und daß mithin die Artikel unanwendbar geworden, welche darüber auch in unſeren Geſetzen und in den Artikels-Briefen vorgeſchrieben ſind, deren neueſter bey den eben erwehnten Admiralitäts-Verfaſſungen unter dem Buchſtaben D. einverleibet iſt.

Jene aber haben denn, gleich wie dieſe, nachfolgende Grundſätze:

§ 270.

Erſtlich: **Wer eine Admiralſchaft bricht**, d. i. wer vorſetzlich und muthwillig, wenn er helfen kann, es nicht thut, worüber ein anderes Schiff genommen würde,

der iſt, nach dem 41ſten Art. *Statuti h.*, ſchuldig, den Schaden von dem Seinigen zu bezahlen, und hat er das an Gelde nicht, ſo ſoll er nach Ermeßigung willkührlich (das verſteht ſich alſo auch am Leibe) geſtrafet werden. Es haftet aber auch Schiff und Fracht dafür. Das letztere ſteht deutlich in der allererſten Admiralſchaft⸗Ordnung vom Jahre 1623, welche bey Herrn Langenbeck S. 330 u. f. zu leſen iſt.

§ 271.

Der zweete Satz iſt nach dem *Art.* 42. *Statuti* dieſer:

Wenn eine Admiralſchaft gemacht iſt, oder es ſich ſonſt begebe, daß einem ein Freybeuter an Bord käme; ſo iſt das Volk ſchuldig, ſich zu wehren, bey Verluſt ihrer Hauer. Da nun iemand darüber, oder ſonſten auf der Reiſe, oder wann das Schiff vor Anker liegt, zu Schaden käme, oder gelähmet würde, der ſoll geheilet, und gleich Haverey über Schiff und Guth gerechnet werden. Und da er zu ſolcher Unvermögenheit gerathen würde, daß er die Koſt nicht mehr zu gewinnen wüſte, ſoll ihm vom Schiff und Guth, oder auch, nach Gelegenheit, von der Seefahrenden Armen⸗Hauſe, frey Brodt ſein Lebenlang verſchaffet werden.

In dieſem Artikel iſt alſo dem Schiffs⸗Volke allermeiſt ſein gutes Verhalten in der Wehr vorgeſchrieben, und dagegen, nach beſagter alten Admiralſchaft⸗Ordnung Art. 14., demjenigen, welcher ſich tapfer und wohl hält, von der Admiralität eine Verehrung, und wann er umkäme, der Genuß derſelben ſeiner Wittwe und Kindern beſtimmet worden.

Was

Was aber von dem Schaden, welcher ſich zuträgt, wenn das Schiff vor Anker liegt, mit zugefüget iſt, das gehöret hieher nicht, und verkehrt den Sinn des 17ten Artikels *Statuti h.*, welcher von der Heilung eine ganz andere Vorſchrift, nemlich dieſe giebet: daß der Schiffer denjenigen auf des Schiffes Koſten heilen laſſen ſolle, der in ſeinem Dienſte gewundet worden.

§ 272.

Der dritte Satz iſt, nach dem 43ſten Artikel, dieſer: Sollte auch bewieſen werden können, daß iemand unter den Schiffs-Kindern dem Schiffer in ſolcher groſſen Noth nicht hätte helfen, noch ihn entſetzen wollen, und das Schiff darüber genommen würde, ſoll derſelbige, auf vorhergehende Erkundigung, nach Gelegenheit der Sache, aus dieſer Stadt und derſelben Gebiete verwieſen, oder ſonſten an ſeinem Leibe geſtrafet werden.

§ 273.

Dieſer Artikel redet alſo von einer gefliſſentlichen Verſagung einer treuen und tapfern Dienſtleiſtung, und von Muthwillen und Frevel, welcher die Obrigkeitliche Ahndung erwecket: und damit wird gleich der 44ſte Artikel im wechſelſeitigen Satze verbunden, welcher, wie folget, lautet:

Da auch bewieſen würde, daß die Schiffs-Kinder in ſolchem das ihrige gethan, und willig geweſen, der Schiffer aber ſolches verſäumet, und nicht fechten wollen; ſoll dem Schiffer nach der Zeit kein Schiff mehr vertrauet werden, ſondern er ſoll ſeiner Ehren entſetzet ſeyn, und aus dieſer Stadt und derſelben Gebiete verwieſen werden.

Es gehört denn aber auch derſelbe, wie der vorhergehende, zu den peinlichen Schiffs-Verbrechen, wovon ich in der vierten Abtheilung die Auskunft geben werde, und nur dieſes

am Schluſſe annoch anzeige, daß von den Pflichten bey einer Admiralſchaft die wohlgeſchriebene Diſſertation eines ehemaligen Hamburgiſchen Rechts-Gelehrten, **Franciſci Vasmer**, nachzuleſen iſt, welche derſelbe unter dem Titel *de Admiralitate* pro gradu zu Straßburg im Jahre 1674 vertheidiget und ausgegeben hat.

§ 274.
Verhältniß zwiſchen Rhedern und Schiffs-Volk, beſonders 1) in Anſehung der bedungenen Hauer-Gelder.

Was ich endlich zum Beſchluß des bisher erörterten Titels unſers Stadt-Buchs von Schiffern und Schiffs-Volk annoch zu bemerken habe, iſt das **Verhältniß zwiſchen Rhedern und Schiffs-Volke.**

Im weiteſten Verſtande gehören hieher alle Pflichten, welche die Schiffs-Leute, ſowohl Officiers als Boots-Leute und Matroſen, dem Schiffer leiſten müſſen. Denn dieſer iſt nur der Befehlsnehmer der Rheder, und ſie ſind die Principalen, in deren Namen er die Verantwortung von ſeinen Untergehörigen fordert.

Im engeſten Verſtande aber rechne ich den **Lohn**, oder die **Hauer** hieher, wozu, wie ich § 221. mit mehrerm angezeiget, durch den Waſſer-Schout dieſelbe bedungen und angenommen werden. Sie werden nun entweder auf eine ganze Reiſe, oder auf eine gewiſſe Zeit unter dem Namen der Monat-Gelder gehäuret, und der Lohn nimmt ſeinen Anfang, ſo bald das Schiff die rothe Tonne paßiret, ſo wie auch derſelbe ſich endiget, wenn ſie wieder bey ſolcher Tonne ankommen. Sie empfangen aber zwey Monate im voraus, ſo bald ſie an Boord gehen ſollen, und laufen ſie damit weg, ſo werden ſie auf 14 Tage mit Gefängniß auf

auf Waſſer und Brodt in der Rocken-Kiſte gezüchtiget, und aus der Stadt und deren Gebiete verwieſen. Und ertappet man ſie nicht, ſo muß der Schout dem Schiffer, oder Rheder, dasjenige, was ſie auf die Hand gegeben, wieder erſtatten. Dagegen iſt er berechtiget, dieſe Gage, wenn ihm dafür keine hinlängliche Sicherheit, oder Bürgſchaft, geleiſtet werden kann, ſo lange zu ſich nehmen, bis das Schiff wirklich abſegelt.

So iſt die Sache in der revidirten Muſter-Rolle a. 3. und dem Reglement des Waſſer-Schouts a. 9 & 10. abgefaſſet, und der Grund lieget in a. 21. Stat. novi & P. 22. veteris, mit welchem das Lübeckiſche c. VI. lib. 1. a. 7. übereinſtimmet. Der Waſſer-Schout arretirt ſie auch zu Waſſer und zu Lande, und liefert ſie in des Herrn Prætoris Hände.

§ 275.

Verhältniß zwiſchen Rheder und Schiffs-Volk 2) vom Anfang der Reiſe und während derſelben.

Das gehäurete Schiffs-Volk iſt hiernächſt 2) den Rhedern verbunden, auf der ganzen Reiſe und bis zum Löſchungs-Platze auf dem Schiffe zu bleiben, und keinen andern Dienſt und Lohn zu ſuchen. Das iſt die wechſelſeitige Pflicht gegen die den Rhedern nicht geſtattete Aufkündigung des Dienſtes, und davon heißt es in art. 13. h.: Auch ſoll kein Knabe ſeinen Herrn verlaſſen, welche Worte aus dem Stat. vet. P. 16. wiederholet ſind.

Will aber ein Steuermann, oder Bootsmann, die volle Reiſe nicht halten, als ſie gelobet haben, ſo müſſen ſie den ganzen empfangenen Lohn wieder geben, und von ihrem eigenen Gelde halb ſo viel, als ihnen gelobet wor-

den, nach dem 18ten Artikel, der aus dem Wisbyiſchen See-Rechte art. 1 und 32. genommen worden, und mit dem Lübeckiſchen L. VI. Tit. 1. a. 2. übereinſtimmet, ſtatt einer Strafe gelten.

Und hiebey iſt keine andere Ausnahme, als abſeiten des gedungenen Steuer- und Schiffmanns, wenn er ſich entweder in Ehſtand begeben, und auf dem Lande bleiben wollte, oder ein Schiff, um es ſelbſt zu führen, gekauft. Denn ſowohl im erſtern, als dem andern Fall mag er, beſage a. 23. Stat. novi und P. 24. veteris, ſeines Dienſtes ſich wohl verzeihen, und geben wieder, was er empfangen hat.

Und abſeiten der Rheder iſt gleichfalls die Ausnahme, wenn von ihnen ein Schiff auf der Reiſe, oder auſſerhalb Landes verkauft wird. Denn alsdann ſind, nach dem art. 14 und 15. Stat. h. und P. 17. des alten, Steuermann und die Schiffsmänner ledig. Es muß aber dem Schiffs-Volke ein gut Schiff, ſo wie ſie das begehren, gehäuret werden, damit ſie ihr Guth mit ſich zu Hauſe führen mögen, oder es ſteht zu des Schiffers (ietzo der Rheder) Gefallen, ihnen Zehrgeld zu geben. Iſt aber das Schiffs-Volk für die Hin- und Her-Reiſe, oder aus und zu Hauſe angenommen worden, ſo ſoll es ſeine vollbedingte Häure, aber keine Führung weiter, denn zur Stätte, da es verkauft wird, haben, und förter zur Zehrung von 50 deutſche Meilweges 3 Rthlr. und ſo ferner nach advenant weniger oder mehr empfangen.

§ 276.

3) Führung.

3) Führung, die der Hauer, oder dem Lohne des Schiffs-Volks, in dieſem und in andern Artikeln des Statuti zur Seite geſetzet wird, oder Beylaſt, franz. Pacotille, heißt in der

Seefahrt, was einem jeden Schiffs-Bedienten für ſich auf dem Schiffe mitzunehmen vergönnet iſt; oder die auch bey uns eingeführt geweſene Erlaubniß, vermöge welcher die ſo genannten Schiffs-Kinder, das ſind die Officiers, gleich dem Schiffer, eine gewiſſe Anzahl Waaren frey in das Schiff laden, und zu ihrem Privat-Vortheile Fracht- und Zoll-frey überführen können. Jedoch genieſſen die Schiffs-Kinder derſelben nicht auf alle Orte, noch unter einerley Bedingungen, und meiſtens nur auf Schiffen, welche beſtimmet ſind, lange Fahrten zu thun, und in weit entlegene Länder zu gehen.

An verſchiedenen Orten iſt auch die Führung nunmehr faſt gänzlich abgeſchaffet, und an deren Stelle eine gewiſſe Belohnung an Gelde eingeführet, wie z. E. im ſchwediſchen See-Rechte Claſſe 1. cap. 10. namhaft geſchehen iſt.

Aus dem 13ten Titel des hanſiſchen See-Rechts, welcher überhaupt von der Führung handelt, und auch dieſe Ueberſchrift führet, ſiehet man beſonders, daß nach Hiſpanien oder Frankreich das Schiffs-Volk die Führung auf der Hinreiſe nicht, ſondern nur auf der Herreiſe, wenn ſie völlig beladen geweſen, genoſſen haben, und ſie iſt auch in ihrer vormaligen Maaſſe vorgeſchrieben.

§ 277.

Was aber die Hamburgiſche Führung betrifft, ſo hat zwar Herr Langenbeck ſowohl in ſeiner Einleitung zum Schiffs-Rechte, als zu dem 15ten Artikel Stat. novi h. einige Nachweiſung gegeben, und aus dem alten *Statuto* von 1276. art. 9. die Regel gezogen: daß ehedeſſen die Führung entweder in Natura der wirklichen Einladung, oder an Gelde, nach Proportion der Fracht, beſtimmet geweſen. Es iſt aber ſo wenig in *Stat.* 1497. als in dem neuen darüber namhaft etwas verordnet, und ich ſchlieſſe alſo daraus,

daß

daß man ſich nach dem Hanſiſchen See-Rechte ſo lange gerichtet, als man in neueren Zeiten, da mit der Fahrt und Rhederey, zumal nach Weſten, es ſo ſehr ſich geändert hat, es zu beſonderen Gedingen darüber gekommen iſt, welche der Mißbrauch einer zollfreyen Führung bey uns, wie anderwerts, hat veranlaſſen müſſen. Und es iſt mir von zuverläſſigen Perſonen, die mit der Rhedung ſich befaſſen, verſichert, daß die Schiffs-Leute, bis zum Steuermann hinauf, bey ietzigen Zeiten gar keine Führung genieſſen, da nemlich ſie, auch dem Schiffer ſelbſt, anderſt nicht, als auf der entfernten Fahrt nach Archangel, zuſtehet; bey derſelben aber auch es eine Ergötzlichkeit iſt, die ohne Mitführung einigen Guthes gereichet wird, da nemlich ſie für den Schiffer in der Fracht von 2, und für den Steuermann in 1 Laſt beſtehet, und nach zurückgelegter Reiſe an Gelde entrichtet wird; wie mir denn auch berichtet iſt, daß die Schiffer allein, ſie mögen kommen von welchem Orte ſie wollen, für ihr mit zu nehmen erlaubtes eigenes Guth für 2000 m℔ Werth die Zoll-Freyheit zwar genieſſen, von dem aber, was ſie wieder mitnehmen, in langer Zeit keine Meldung am Zolle mehr geſchehen ſey: welches denn bekräftiget, daß gemeiniglich von hieraus eine andere Erkenntlichkeit, wie gedacht, vom Kaufmanne ihnen beſtimmet werde.[e])

§ 278.

4) Verbeſſerung des Hauer-Lohns.

Es wird hiernächſt auch noch die zu Anfang der Reiſe bedungene Hauer der Schiffs-Leute auf derſelben, oder nach der Zurücklegung, verbeſſert. Dahin gehöret 1) der ſchon oben

§ 264.

e) Bey dieſen veränderten Umſtänden habe ich für unnöthig gehalten, von den Bedingniſſen, die mit einer dem Schiffs-Volke vorhin zugeſtandenen freyen Führung und deren Verkauf vergeſellſchaftet geweſen, hier etwas anzuführen. Man ſehe indeſſen Ludovici c. l. unter der Rubrik: Führung, nach.

§ 264. erwehnte Vorfall, da die Beſtimmung des Lö-ſchungs-Havens von den Schiffs-Freunden verändert wird, und da der Schiffer eine Vergröſſerung des Lohns verſprechen kann; die allenfalls, wenn er ſich mit dem Schiffs-Volke darüber nicht vergleichen kann, zu unpartheyiſcher See-Erfahrner, oder Alten-Leute, (d. i. der Schiffer Alten) Erkenntniß nach dem art. 26. Stat. h. ſtehet; und welche um ſo leichter bey itzigen Zeiten erfolgen kann, da die Hauren faſt auf allen Fahr-Waſſern bekannt ſind, und nach rata der Meilen, die ſie weiter reiſen müſſen, ſchon in art. 10. Stat. von 1276 ihre Richtſchnur erhalten haben.

2) Gehöret hieher der Fall auſſerordentlicher Liege-Tage und Arbeit im Löſchen und Laden zu Winters-Zeiten, und bey befrornen Strömen und Rheden, worüber Herr Langenbeck ein merkwürdiges præjudicatum ſeiner Zeit vom Jahre 1726 in Sachen Johann Tonners, Bootsmann und Conſ. gegen den Schiffer Paul Schott S. 153. anführet, da dieſer an jene, wegen ihrer guten Dienſte, ſo ſie geleiſtet, da das von Petersburg kommende Schiff durch das Eis in Cronſtadt lecke geworden, und darum, nach geſchehener Löſchung, wieder aufs neue geladen werden müſſen, auſſerordentliche Belohnung zu geben, iſt condemniret worden.

Und endlich gehöret hieher 3) der Vorfall einer auſſerordentlichen Arbeit beym Bergen, von welchem ich an ſeinem Orte ein mehrers gedenken werde.

§ 279.
D. Befrachtung des Schiffes.

Der vierte Schiffs-Contract, zu welchem ich in der Ordnung unſers Statuti nunmehro fortrücke, iſt über die Befrachtung eines Schiffes, bey der nemlich, per contractum locationis conductionis, das ganze Schiff, oder ein Antheil

theil deſſelben, für einen gewiſſen Preis bedungen und gehäuret wird, um Kaufmanns=Waaren in daſſelbe einzuladen, und an einen beſtimmten Handels=Platz und See=Haven überführen zu laſſen. Und hiebey iſt alſo der Verhäurer der Schiffer, oder ſeine Rheder, der Häurer der Befrachter, und die Hauer die bedungene Fracht, wiewohl auch kurzweg die Güther ſelbſt den Namen der Fracht zu haben pflegen.

Die Pflicht des Schiffers, und die Obliegenheiten der Rheder bey der Einladung, ſind allbereits § 216 und 226. u. f. beſchrieben. Die wechſelſeitigen Leiſtungen der Befrachter aber beſtehen darinn, daß ſie 1) die bedungene Reiſe halten, und zu deſſen Behuf die verſprochenen Güther insgeſammt und zu rechter und beſchriebener Zeit einladen, auch 2) die Fracht gegen richtige Lieferung mit gleicher Richtigkeit bezahlen müſſen.

§ 280.

1. Contracte mit Befrachtern über die Haltung der Reiſe, und die Einladung der Güther.

Zwo Urkunden werden bey einer Befrachtung gezeichnet, nemlich eine ſogenannte Certe=Parthey, charta partita, und ein Connoſſement. Jenes iſt wechſelſeitig, und dienet zum Beweiſe der getroffenen Verpflichtung, dieſes aber einſeitig, und wird vom Schiffer als ein Schein ausgegeben, daß er die Güther, womit er befrachtet werden ſollen, empfangen habe. Ich habe die gewöhnlichen Formularen beyde dem Buchſtaben B 7. gewidmet. Es iſt aber bey der Certe=Parthey, nach Verſchiedenheit der Bedingniſſe, noch ein und anderes cautelenweiſe hinein zu ſetzen, um Zwiſt über Fälle zu verhüten, die über gewiſſe Modalitäten in dem Erfolge ſonſt entſtehen können, wenn ſie nicht klar und deutlich ſind beſchrieben worden. Und in der ſchon angeführten Curlandiſchen

ſchen Diſſertation, *de litteris maritimis*, welche C. I. die wechſelſeitigen Pflichten zwiſchen Rhedern oder Schiffern und Befrachtern ſehr genau beſchrieben, und gegen einander ſetzet, iſt § 17. der bedächtliche Wunſch dieſer: daß die Vorſchrift der Certe-Partheyen durch öffentliche Autorität genauer gefaſſet werden mögten, weil die Notarien, welche ſie aufſetzen, der Dinge, die ſich zutragen können, oft unwiſſend ſind. Dieſe Cautelen ſind denn alſo auch das erſte, was ich zur möglichſt genauen Erörterung bringen werde.

§ 281.
Certe-Partheyen.

Den Namen einer Certe-Partie muß man von der alten, auch bey den Deutſchen üblichen Gewohnheit, von der ich § 297. bey der Handhabung des Rechtes in der erſten Abtheilung des Abſchnittes von Gerichten und Rechten bereits geredet, herleiten, nach der ſie ſogenannte *chartas indentatas*, oder *partitas*, ausfertigten, welche von einander geſchnitten, und wovon iedem Theile die eine, auf die andere bey nachgehender Zuſammenfügung paſſende, Hälfte zugeſtellet wurde. Per medium charta incidebatur, & ſic fiebat charta partita. Und dies geſchahe denn auch mit Schiffs- und See-Contracten. Heut zu Tage aber iſt es nicht mehr gebräuchlich, ſondern ieder Theil wechſelt ein Exemplar mit dem andern aus, und gemeiniglich wird ein drittes ausgefertiget, und dem Correſpondenten, an welchen die Güther aßigniret werden, überſchickt.

§ 282.
Beſtimmung 1) des Befrachtungs-Theils an einem Schiffe nach Laſten.

Der Gegenſtand einer Certe-Partie iſt denn aber 1) die Verhäur- und Beſtimmung des ganzen Schiffs, oder

deſſen

deſſen Theils, zum Tranſport der bedungenen Güther an den beſtimmten Ausladungs-Platz; die alſo durch die völlige Zahl der Laſten, ſo viele es deren in ſich faſſen kann, nemlich der ganzen Capacität des Schiffes, im erſteren Fall, in dem letzten aber durch Benennung der Zahl der Laſten, die ein ieder Befrachter reſpective zu beladen verſpricht, ausgedruckt werden muß. Noch vorſichtiger aber wird für beyde Theile, beſonders in Befrachtungen in den Italiäniſchen Häven von Wein und Früchten, gehandelt, wenn die Laſten, ob es Früchten- oder Faß-Laſten ſind, ausgedrucket werden. Denn das Verhältniß derſelben gegen eine Laſt iſt unterſchieden, und es kann eine Zweydeutigkeit in der Berechnung der Fracht und Koſten iezuweilen ein Mißverſtändniß verurſachen.

§ 283.

Beſtimmung 2) der Einladungs-Friſt.

Das 2te, was in der Certe-Partie beſtimmet wird, iſt die Zeit, in welcher die Befrachter die Waaren völlig an Bord zu liefern ſich anheiſchig machen.

Welcher Mann nun mit einem Schiffer überein kömmt, daß er ihn in einer beſchiedenen Zeit will beladen; thut er das nicht, und das Schiff wird mit dem Volke durch ſeine Schuld verzögert, den Schaden iſt er ſchuldig zu beſſern, davon die Schiffleute den vierten Theil, und der Schiffer, der dem Volke die Koſt giebet, drey Viertheile haben ſoll.

So lautet der *Art.* 4. *Stat. nov. h.*, welcher aus dem Wisbyiſchen See-Rechte *a.* 34. und *Stat. vet. P.* 29. genommen iſt. Und darum werden gewiſſe Liege-Tage, welche der Schiffer abwarten muß, beſtimmet. Weil aber Umſtände vorkommen können, wo noch Ueber-Liegetage erfordert werden, ſo iſt es am ſicherſten, auch ſelbige mit den zu benennenden Fällen zu verabreden.

§ 284.

§ 284.
Beſtimmung 3) der völligen Fracht bey nicht völliger Lieferung der bedungenen Güther.

Ich ſage aber auch mit Fleiß, daß die völlige verſprochene Ladung in ſolcher Zeit an Bord geliefert ſeyn müſſe. Denn häuret iemand 3) ein Schiff von ganzer Laſt, (d. i. das ganze Schiff) und beladet das nicht vollkommen, der iſt doch ſchuldig, die volle Fracht zu bezahlen. Beſcheidet er aber, die benannte Fracht von den geſchifften Güthern zu geben; ſo iſt er nicht mehr pflichtig, als ſeine eingeſchiffte Güther belaufen, nach Anzahl der Fracht, vorhin verſprochen und gemacht. Dies ſind die Worte des 3ten Art. *Statuti*, der ex *vet. P.* 28. genommen iſt, und er iſt zwar etwas dunkel, in ſoferne der Anzahl der Fracht darinn gedacht wird. Daß aber kein anderer Verſtand deſſelben ſeyn könne, als daß der Antheil, welchen iemand nach gewiſſen Laſten an der Einladung genommen, völlig müſſe ausgefüllet werden, und wenn ſolches nicht geſchehen, gleichwohl auch von dem ermangelten die ausgelobte Fracht zu bezahlen, ſolches erhellet aus dem folgenden 5ten Artikel, welcher aus dem Hanſiſchen See-Rechte Tit. 5. Art. 5. genommen iſt.

§ 285.
4) Ausnahme und Erläuterung bey vorbeſchriebener Regel.

Dieſer iſt nemlich 4) folgender:

a) Verſpricht auch ein Kaufmann einem Schiffer Guth, und zögert damit; zeiget dann der Schiffer, wann er ſegeln will, dem Kaufmanne, oder andern guten Leuten, binnen Schiffs-Bords, den ledigen Raum, und ſie daſſelbe genugſam bezeugen; ſo ſoll der Kaufmann ſchuldig ſeyn, die volle Fracht zu geben: es wäre denn,

b) daß der Schiffer, ohne ſeine Verhinderung, ander Guth in die Stäte erlangen könnte; das ſoll dem Kaufmann zu gute kommen. Jmgleichen auch, c) wenn ein Kaufmann ſein Guth binnen Landes aus dem Schiffe begehrte zu löſchen, und man ohne Behinderung der Reiſe dabey kommen könnte; ſoll er dem Schiffer die volle Fracht geben: es wäre denn, daß der Schiffer, ohne ſeine Verhinderung, ander Guth in die Stäte bekommen könnte; das ſoll der Kaufmann haben zu genieſſen. Wenn aber d) die Kaufleute deſſen einig, daß ſie ihre Güther ſämmtlich alle löſchen wollen; ſollen ſie mit halber Fracht frey ſeyn.

§ 286.

Nichts iſt wohl natürlicher und billiger, als a) die in dieſem Artikel geſetzte Regel, daß der Schiffer, oder ſeine Rheder, wenn ſie ihrer Verbindlichkeit ein Genüge gethan, zu Annehmung aller derjenigen Güther ſich anzuſchicken, zu deren Einladung ſie ſich verpflichtet, und auſſer welchen ſie keine andere nachſuchen zu dürfen ſich zugleich anheiſchig gemacht, mithin dieſe verſäumt und verloren haben; der Einlader hingegen, wenn ſie auch nicht alle geliefert ſind, von ſeiner wechſelſeitigen Verbindlichkeit, und gegen das jus reciproci bey einem contractu bilaterali, zur völligen Fracht auch von dem ermangelnden ſich nicht entſchütten könne: und daß b) der Schiffer anders nicht, als wenn er mit gutem Willen, und ohne ſeine Verhinderung im Abſegeln, andere Güther ſich anſchaffen kann, von Fortſetzung ſeiner Reiſe könne zurück gehalten werden; es iſt denn aber auch See-Herkommens, und wird in den Certe-Partien gemeiniglich mit ausgedruckt, daß er vorher gegen den Befrachter von Mangel-Fracht, (faut fret) nach vorgezeigtem ledigen Raum, proteſtiren müſſe,

müſſe, damit es keine leere Ausflucht ſey, wenn er Fracht von Güthern fordert, die er zur Einladung nicht erhalten hat.

§ 287.

Was c) von dem Falle erwehnet wird, da ein Kaufmann ſein Guth binnen Landes, d. i. wenn der Schiffer noch nicht unter Segel gegangen, wieder auslöſchen will, das iſt ebenfalls der Natur der Sache gemäß. Denn der Schiffer empfängt ſein Geld noch früher, als er es verdienet, und er kann noch andere Güther an deren Stelle bekommen; welches hingegen nicht geſchehen kann, wenn er ſchon abgeſegelt iſt: und das *Statutum vetus P.* 30. hat dem Schiffer nur die halbe Fracht zuerkannt, wenn er nicht bereits 3 Meilen Seewerts abgeſegelt iſt.

§ 288.

Was endlich d) den Caſum anbetrifft, da die Kaufleute ihre Güther ſämmtlich wieder auslöſchen wollen, ſo kann ich nicht in Abrede ſeyn, daß mir die Anmerkung des Herrn Langenbecks ad h. t. ſehr wohl gefalle, wenn er ſowohl den Zweifel aufwirft, ob die Befrachter mit der halben Fracht auslangen können, wenn die Victualiſirung ſchon geſchehen, und das Schiff ſchon in Bereitſchaft zum Segeln geſetzet worden: als ob nicht wenigſtens die Liege-Tage und Unkoſten, ſo derenthalben einige gemacht worden, vergütet werden müſſen. Und ich würde in beydem gegen die Befrachter ausſprechen.

§ 289.

5) Beſtimmung der Fracht-Gelder.

Das 5te, was in der Certe-Partie einen weſentlichen Punkt ausmachet, iſt die Bedingung der Fracht, nebſt den Ergötzlichkeiten für den Schiffer, welche den Namen von Kapla-

ken, f) oder Priemgeld haben, nicht weniger die Beſtimmung der ordinairen Havarie, und was der Schiffer an Koſten, z. E. Quarantaine, Loots-Geldern, auch wegen veränderter Zeit der Fahrt, imgleichen beym Noth-Einlaufen in einen andern Haven, und daſelbſtigen Verbleiben und Ueberwintern, u. d. g. berechnen dürfte, und welches um ſo mehr eine genaue Verſchreibung erfordert, als nach der Verſchiedenheit der Häven und Güther eine allgemeine Regel darunter nicht kann feſtgeſetzet, aber auch auf alle Fälle nicht vorhergeſehen werden, in welchen alſo die See-Rechte und Gewohnheiten, falls nichts verabredet worden, den Ausſchlag geben.

§ 290.

6) Beſtimmung der Einladungs-Oerter, und nicht zu geſtattender Mit-Einladung des Schiffers.

6tens pfleget in den Certe-Partien, wenn ein Befrachter das ganze Schiff und deſſen benannte Capacität nach Laſten gehäuret, und **die Ladung** nicht an einem Orte beſorget, ſondern **auf mehrere Häven** zum Theil und zur völligen Ergänzung angewieſen wird, woſelbſt der **Schiffer** ſie von den Commißionairs empfangen und einnehmen ſoll, mit ausbedungen zu werden, daß er **nicht das geringſte, weder für ſich noch für andere, abladen**, und im Schiffe kein anderer Raum, als der zum Proviant, zu Cabeln und für die Matroſen nöthig iſt, nebſt der Cajüte für ſich und die Paſſagiers, ſich zueignen

f) Kaplaken, franz. *Chapeau de maitre, droits de Chapeau, droits de Chauſſe,* ſoll dem Wortverſtande nach ſo viel heiſſen, als zu einer Kappe, oder einem Kleide, dem Schiffer, auſſer ſeinem ordentlichen Lohn, oder Fracht, eine Ergötzlichkeit zu widmen; und Priemgeld bedeutet eben daſſelbe. ſ. Ludovici c. l.

eignen ſolle. Und dieſes wird gemeiniglich mit Strafen verpönet, die natürlicherweiſe aus der Gegenverbindlichkeit zur völligen Fracht folgen; alldieweil im Gegentheil der Schiffer, oder die Rheder, einen doppelten und übermäßigen Nutzen von der Verhäurung haben, und Fracht über die Gebühr für ſich oder andere, ja in der That umſonſt für diejenigen Güther empfangen würden, die er einzunehmen ſich angemaaſſet hätte.

§291.

Und dieſes ſind die hauptſächlichſten Modalitäten, welche bey einer Certe-Partie zu beobachten, die verſchiedenen Umſtände erheiſchen. Ich entkenne nicht, daß ich ſie nicht insgeſammt in unſerm oder andern See-Rechten beſchrieben befunden, ſondern daß ich ſie größtentheils aus einer bündigen Relation mir zu Nutzen angewendet, die in einem ſehr merkwürdigen Vorfall vor der Hamburgiſchen Admiralität bey der Entſcheidung deſſelben iſt abgeſtattet worden, und welche die ganze Materie von Certe-Partien ſo ausnehmend ins Licht geſtellet, daß ich mir die Erlaubniß erworben habe, auch zu künftiger Belehrung unſerer Kaufmannſchaft, ſie nachſtehendermaaſſen ganz einzurücken.

§ 292.

Relatio in Admiralitäts-Sachen Charles Metkalfe, *mand. nomine* Capit. Thomas Cordix, Klägers, *contra* Alexander Demiſſy, Beklagten.

1. Capitain Thomas Cordix hat den 14 Nov. 1765 zu Livorno mit Belli und Tonnereau eine Certe-Partie errichtet, des Inhalts:

" Daß der Capitain 1) in Livorno einen Theil der Ladung,
" beſtehend in Corſica-Wein in Fäſſern, und etwas Mar-

 mor,

" mor, welchen er ſtauen zu laſſen ſich verbunden, einnehmen,
" und ſodann an 3 Orten der Revier von Genua, nemlich
" Oneglia, St. Remo und Mentone, abgehen, daſelbſt ſeine
" übrige bequeme Ladung einnehmen, und ſie gerades Weges
" von da nach Hamburg führen ſollen.

" Dabey hat 2) er verſprochen, daß ſein Schiff 95 Laſten
" an Wein- und Oel-Fäſſer, groſſe und kleine, zu führen
" im Stande.

" Ferner hat der Capitain verſprochen, daß er an den 3 Or-
" ten der Genueſer Revier alles das, was ihm von den Com-
" mißionairs der Befrachter mit ihrem Billet an Bord ge-
" ſandt, empfangen, und daß er nicht das geringſte, weder für
" ſich, noch für andere, abladen wolle, bey der ausdrücklichen
" Strafe, zehn Peſos von 8 R. für eine iede Fuſtagie,
" Colle oder Kiſte zu bezahlen, welche er dieſem ſeinen Ver-
" ſprechen zuwider geladen haben ſollte.

" Beſagter Capitain hat des Endes ſein Schiff an die
" Befrachter von einem Parapet zum andern Raum und
" Gang frey, ohne einige Verhinderniß, überlaſſen, ausgenom-
" men den einzigen Platz im Gange zu ſeinem Proviant, Ca-
" beln und für ſeine Matroſen ꝛc. und die Cajüte frey für
" die Paſſagiers.

" Nach erhaltener Ladung hat 3) der Capitain mit erſtem
" günſtigen Wetter geraden Weges nach Hamburg unter
" Segel gehen ſollen, ohne einen andern Haven unterwegens
" anzuthun, es ſey dann, daß er durch andere rechtmäßige
" Urſachen dazu genöthiget würde.

" Dem Capitain ſind 4) an Liege-Tagen an beſagten
" 3 Orten in der Genueſer Revier, und zu Hamburg über-
haupt

" haupt 45 Tage accordiret, welche an den 3 Oertern von er-
" haltener libera practica, und in Hamburg von ſeiner An-
" kunft anzurechnen, und nöthigenfalls ſollten demſelben bey
" der Abladung ſowohl, als dem Entlöſchen, 10 laufende
" Ueberliege-Tage für 12 Peſos zu 8 R. von Tag zu Tage
" zugeſtanden werden.

5) "An Fracht iſt dem Capitain für iede Laſt $57\frac{1}{2}$ mk
" Hamburger Courant mit 10 pro Cent Avarie ordi-
" naire und Kaplaken accordiret, ohne ferner Priem-
" Geld. Auch ſollten ihm $\frac{2}{3}$ von allen etwannigen Ha-
" ven- Loots- und Quarantaine-Geldern, nemlich von den
" 3 Orten der Revier von Genua und Hamburg, durch
" der Befrachter Commißionairs in Hamburg, nebſt der
" Fracht ꝛc. bezahlet, das übrige $\frac{1}{3}$ aber von dem Capi-
" tain entrichtet werden.

"Wenn 6) an den 3 Orten der Genueſer Revier der Ca-
" pitain ſeine Liege- oder Ueberliege-Tage vollendet, und er
" mit der völligen Ladung nicht ſpedirt werden ſollte, war ihm
" erlaubet, mit der bereits an Bord habenden Ladung, **nach**
" **vorgängigem gebührenden** Proteſt, nach Hamburg abzu-
" gehen, wo der Befrachter Commißionairs ihm die **ganze**
" **Fracht, ledig für voll**, von 95 Laſt, als welche der Ca-
" pitain einzunehmen verſprochen, nebſt der Avarie ordinaire,
" Kaplaken ꝛc. bezahlen ſollten, **ſowohl ohne als mit La-**
" **dung**, ohne einigen Streit, Ausflucht und Widerſpruch."

2. Aus dieſer Certe-Partie klaget Mr. Metcalf, mand. nom. des Schiffers, wider Alexander Demiſſy eine Fracht-Rechnung von 6401 mk 14 ß Hamb. Courant ein. Weil über die Häven-Unkoſten zugleich mit Streit erreget wird, muß ich die ganze Rechnung ihrem Inhalte nach herſetzen. Es lautet dieſelbe, wie folget:

95 Laſt à 57 mk 8 ß		mk 5462: 8 ß
Avarie ord. und Kaplaken 10 pCt.		546: 4
Haven-Unkoſten, als:		
Unkoſten zu Mentone	mk 7: 8 ß	
Unkoſten in Engelland 13 Lſt. 6 Sch. 8 P.	200:—	
Für Helgolander Lootsgeld	94: 8	
Für Quarantaine-Koſten	60:—	
Für Admiralitäts-Lootsgeld	72:12	
Lootsgeld von Glückſtadt	22: 8	
Für Buxier-Ever von Neumühlen	6:—	
Für Avarie anzudienen	2: 8	
Für das Avarie-Atteſt	14:12	
Für das Schiff zu Stade frey zu machen	21:13	
Für das Schiff bey dem Controlleur, Baumhaus ꝛc. frey zu machen	18:—	
	mk 520: 5 ß	
Geht ab $\frac{1}{3}$ für das Schiff	173: 7	
machen		346:14
Für Staader Zoll		46: 4
Thut überhaupt Hamburger Courant		mk 6401:14 ß

deren Bezahlung mit den Gerichts- Advocatur- und Procuratur-Koſten gebeten wird.

Sogleich bey dem Anfange des Proceſſes hat der Schiffer Gelegenheit gefunden, von verſchiedenen der Particulair-Einladern 3061 mk 7 ß an Fracht-Geldern einzuheben, daß alſo nunmehro ſeine Rechnung bis auf 3340 mk 7 ß vermindert iſt, welche der Kläger anietzo noch vom Beklagten fordert.

3. In

3. In der hauptſächlichen Handlung machet Beklagter dreyerley Einwendungen:

1) Daß der Schiffer nicht, zufolge Certe-Partie, die völlige 95 Laſt, ſondern nur 76 Faß-Laſten, eingenommen habe, auch nicht mehr einnehmen wollen, ſondern ohne Proteſt wegen des übrigen nach Hamburg geſegelt.

2) Daß bemeldter Schiffer, der Certe-Partie zuwider, 20 Kiſten Citronen für ſich eingeladen habe.

3) Daß aus der eingeklagten Rechnung die beyden Artikeln der Haven-Unkoſten, zu Mentone, als 7 mk 8 ß, weil ſie daſelbſt durch des Beklagten Correſpondenten berichtiget ſind, als auch die Haven-Unkoſten in Engelland, als 200 mk, herauszuwerfen, weil er geradesweges nach Hamburg reiſen, und nicht in Engelland anſprechen ſollen. Die übrigen Extra-Koſten, nemlich die Quarantaine-Unkoſten, Loots-Gelder vor und auf der Elbe, den Avarie-Atteſt, das Schiff zu Stade, wie auch bey dem Controlleur und Baum-Hauſe frey zu machen, müſten mit Quitungen beleget werden.

Dieſerwegen geſtehet Beklagter dem Kläger von ſeinen noch geforderten 3340 mk 7 ß in der hauptſächlichſten Handlung nur 1340 mk 6 ß Cour., hernach aber in Duplicis, bey genauerer Nachrechnung, nur 873 mk 6 ß Cour., welcher Unterſchied daher rühret, daß Beklagter wegen Paſſus 1mi, nemlich der wenigern Ladung, anfangs 1201 mk 12 ß, nachhero aber 1668 mk 12 ß abrechnen will. Er erbietet ſich iedoch die 873 mk 6 ß ſodann erſt zu bezahlen, wenn ihm die verlangten Quitungen von den Extra-Koſten werden vorgeleget ſeyn, und bittet übrigens Erſtattung der durch die ungeheure plus petition verurſachten Advocatur- Procuratur- und Gerichts-Koſten.

4. Ueber den **erſten Punkt** wird am meiſten geſtritten.

Beklagter bringet einen Atteſt der beeydigten Mäkler zu Livorno, Mariani & May, welche die Certe-Partie geſchloſſen, bey, daß, obwohl nur im 2ten Artikel des Contracts von 95 Laſt an Fäſſern gedacht wäre, dennoch die folgenden 5te und 6te Artikeln, welche ſchlechtweg von Laſten redeten, ebenfalls von Laſten in Fäſſern zu verſtehen ſeyn; und einen Extract Schreibens von dem Ablader Daniels in Mentone, als dem letzten Löſchungs-Platze, vom 13 May 1766.

Daß er alle Mühe gehabt, den Capitain Cordix dahin zu bringen, daß er das letzte Fahrzeug mit den Frucht-Kiſten übernommen, der Capitain habe ſogleich ſeine Abfertigung haben wollen, und hätte ihm (dem Einlader) nicht Zeit gelaſſen, den ledigen Raum, den er noch haben mögte, beſehen zu laſſen.

Da nun der Schiffer ſeine völlige Ladung nicht erhalten, und ohne *Proteſt* abgeſegelt, ſo will Beklagter in der hauptſächlichen Handlung für die fehlenden 19 Laſt 1201 mk 12 ß kürzen. In Duplicis peremtoriis aber giebet Beklagter an, daß der Schiffer noch 500 Kiſten mehr habe einnehmen können, welche er zu 3 mk per Kiſte Fracht, und dabey Avarie und Kaplaken, ſo wie der Schiffer ſelbſt es von den übrigen Eigenthümern der Waaren allhier eincaßiret, zu 1668 mk 12 ß rechnet, welche Beklagter dieſerwegen dem Schiffer abziehen will. Er diſtinguiret dabey in Duplicis & Quadruplicis unter **ordinaire Laſt Früchten** und **Faß-Laſten.** Nach jener würden 22 Kiſten, nach letzterer aber 28 bis 29, ja wohl zuweilen 30 Kiſten, nachdem ſie geſtauet geweſen, auf die Laſt gerechnet; weswegen Beklagter im Durchſchnitt 28⅜ Frucht-Kiſten auf die Fracht-Laſt calculiret, ſo wie andere Engelländiſche Schiffer ſie eingenommen hätten. Denn wenn nicht Wein, Oel und dergleichen, ſondern andere leichte Waaren, die nicht in Fäſſern gepacket

werden,

werden, geladen, würden 4000 ℔ per Laſt gerechnet, oder ſo viel Raum eine Laſt an Fäſſern in dem Schiffe einnähme.

Obgleich der Schiffer ſeine Expedition verlanget, ſey er doch nicht expediret worden. Denn die Expedirung geſchähe nicht durch die Einlieferung, oder vielmehr Zurückbehaltung des dritten Connoſſements, ſondern vermittelſt eines von dem Ablader dem Schiffer mitzugebenden Briefes, daß er der Certe-Partie völlige Genüge geleiſtet hätte, dergleichen Brief der Schiffer Cordix nicht aufzuweiſen habe. Daniels in Mentone habe um der andern Intereſſenten willen den Cordix nicht mit Macht zurückhalten können, und er habe nicht nöthig gehabt, gegen den Schiffer zu proteſtiren, da dieſer nach der Certe-Partie es hätte thun müſſen.

5. Dieſem allen wird abſeiten des Klägers in Replicis & Triplicis entgegen geſetzet:

1.) Daß die hieſigen Schiffer-Alten in ihrem producirten Atteſtato bezeugen, daß ſie das Schnau-Schiff Maria, geführet von Capitain Cordix, in Gegenwart des Havenmeiſters unterſuchet: daß ſie nach der durch letztere geſchehenen Ausmeſſung befunden, daß vorgedachtes Schiff circa 98 Laſten, nach hieſigen ordinairen Laſten gerechnet, an Fuſtagies, entweder an Oel- oder Wein-Fäſſern, falls ſolche in groſſen und kleinen Fuſtagien ſortiret, und wohl geſtauet wären, einladen, und bequem damit beladen werden können.

2.) Daß der Mäkler Wolffenden dem Kläger einen Extract Schreibens von Daniels in Mentone an Beklagten, vom 21 Febr. 1766 zugeſtellet, worinn er ſchreibet:

Was Capitain Cordix anlanget, ſo iſt ſeine Ladung gebührend geſtauet worden. Er hat einen leeren Raum behalten, den er nicht ausfüllen wollen, indem, ſobald er 1650 Kiſten inne gehabt, er mit einem entſetzlichen Wetter an Land kam, um expediret zu werden. Er beſtund darauf,

darauf, daß er ſchon über ſeine Pflicht eingenommen hätte, dergeſtalt, daß ich mich ſeinem Expeditions-Begehr nicht widerſetzen konnte. Hätten die Herren Belli & Tonnereau ihn in der Rüſche befrachtet, ſo würde ich ihn gezwungen haben, das Schiff voll zu machen, da er aber ſo viel per Laſt befrachtet iſt, war ich nicht berechtiget, ihm ſeine Expedition zu verſagen ꝛc.

Inſonderheit aber gründet ſich Kläger in einem beygelegten, von den hieſigen Schiffer-Alten und Sr. Johan Hinrich Dimpfel, Theodoro Lavezzari, Johann Jacob Thalmann, und Hans Hinrich Hermann, wie auch den Schiffs-Mäklern Diederich Glashoff, Anthoni Wüpper, Johan Jochim Krüger und Johan Diederich Rimphoff jun. unterſchriebenes Atteſtat, des Einhalts:

Daß bey Frachten von Livorno, Genua und der Orten, auf eine Faß-Laſt von Kiſten Citronen und ſolcherley Früchten 20 Kiſten, von Oel 26 Barrilli, und von Wein 44 Barrilli zu rechnen gewöhnlich ſey.

Woraus Kläger die Berechnung formiret, daß er an Oel, Wein, ſonſtigen Waaren, und 1650 Kiſten Früchte, à 20 Kiſten per Laſt, ſtatt der eingeklagten 95 Laſt noch 7¾ Laſt mehr, und alſo 102¾ Laſt hergebracht habe, von welchem Ueberſchuß Kläger die in der Certe-Patie bedungenen 57 mℓ 8 ß per Laſt, und Kaplaken ꝛc. 10 pCt., zuſammen noch 490 mℓ 3 ß mehr, als die eingeklagte 3340 mℓ 7 ß, fordert.

Hiebey bemerket Kläger, daß Kläger nach Faß-Laſten, die gröſſer ſind, als die gewöhnlichen, nicht accordiret habe. Die Certe-Partie enthalte davon kein einziges Wort, ſondern rede nur von 95 Laſten an Wein- und Oel-Fäſſern, groſſe und kleine, die der Capitain zu führen im Stande; dieſes Document gelte mehr, als das Zeugniß der Mäkler in Livorno: und auch darinn würde nicht einmal von groſſen und auſſerordent-

ordentlichen Laſten, die Beklagter Faß-Laſten nennet, geſaget, ſondern nur, daß der 5te und 6te Artikel einerley Art Laſten, nemlich Laſten in Fäſſern, verſtehe.

Das erſte Atteſtat der hieſigen Schiffer-Alten und die Ausmeſſung des Havenmeiſters beweiſe:

daß das Schiff quæſtionis circa 98 Laſten an Fuſtagies, entweder an Oel- oder Wein-Fäſſern, falls ſolche in groſſen und kleinen Fuſtagien ſortiret, und wohl geſtauet worden, einnehmen und damit beladen werden können: und folglich ſey der Capitain genugſam im Stande geweſen, ſo viel Laſten an Wein- und Oel-Fäſſern zu laden, wie er ſich verbunden hatte.

Selbſt das Schreiben des Daniels an Beklagten, welches derſelbe dem benannten William Wolffenden Extractsweiſe mitgetheilet, zeige, daß dieſer Daniels, als Commißionair des Beklagten zu Mentone, dieſes anerkannt, und zu widerſprechen nicht getrauet habe, daß der Capitain ſchon über ſeine Pflicht eingenommen habe, und er ſich dem Expeditions-Begehr deſſelben Capitains nicht widerſetzen, noch ſeine Expedition verſagen können. Es hätte daher auch des Proteſtes nicht gebraucht, als welcher nur ſtatt gehabt haben würde, wenn der Commißionair ihn nicht hätte abfertigen noch expediren wollen. Zur Expedition eines Schiffers bedürfe es nicht immer präciſe einer ſchriftlichen Abfertigung, als welche gar ſelten gegeben werde; vielmehr ſey es genug, daß der Commißionair dem Schiffer die Connoſſemente zur Unterſchrift vorlege, und ihm das dritte Connoſſement für ſich zu behalten zuſtelle, inſonderheit, da hier der Commißionair ausdrücklich ſchreibet, daß er den Capitain Cordix expediret habe.

Endlich beweiſe das Atteſt der beyden Schiffer-Alten, vier bekannter Kaufleute und eben ſo vieler Schiffs-Mäkler, daß

nur

nur 20 Kiſten Früchte auf eine Faß-Laſt gerechnet werden können. Wenn iemand mit andern Schiffern auf 28⅔ Kiſten per Laſt accordiret habe, das gehe Klägern, als der dazu ſich nicht obligiret, nicht an. Klagender Schiffer habe alſo würklich 7¾ Laſt mehr geladen, als er ſchuldig geweſen, die ihm über die eingeklagte Summe bezahlet werden müſten, anſtatt daß Beklagter das geringſte abziehen könnte.

6. Dieſes leztere Atteſtatum findet Beklagter ſo bedenklich, daß er ſich nicht darauf einlaſſen will, mit der Vorwendung, daß Lavezzari gegen ihn ſelbſt eingeſtanden habe, daß er dieſes Atteſtat nur in der Eile unterſchrieben hätte, ohne deſſen Inhalt recht zu erwegen. Beklagter fordert demnach, daß dieſes unbeſchworne Zeugniß in ordentliche Artikeln gebracht, und darüber, wie auch über die desfalls zu formirende Interrogatoria, alle 10 Zeugen endlich abgehöret werden mögten.

7. Die **zwote Einwendung**, die Beklagter wider des Klägers Rechnung machet, beſtehet darinn: daß, ungeachtet der Schiffer ſich in der Certe-Partie verbindlich gemacht,

> nicht das geringſte weder für ſich, noch für andere, einzuladen, bey der ausdrücklichen Strafe 10 Peſos von 8 R. für iedes Colly,

er iedoch, zufolge ſeines eigenen Geſtändniſſes, 20 Kiſten Citronen für ſich eingeladen, wofür er dem Beklagten in eine Strafe von 200 Peſos von 8 R. verfallen, macht zu 88 fl. und 20 pro Cent Agio 660 mꝫ Cour., welche er dieſerwegen dem Kläger abzuziehen berechtiget ſey.

Dieſe Strafe könne niemand anders, als Beklagter, ſich zueignen, der das ganze Schiff, von einem Raum zum andern, gemiethet, und zu deſſen, nemlich des Beklagten, Beſten, bey ſolcher Strafe demjenigen entſaget hätte, was Beklagter, als Befrachtern, beſorglichermaaſſen Abbruch thun möchte. Ja,

Be-

Beklagter vermuthet gar aus des Schiffers Entſchuldigung, daß er, wenn er arges im Sinne gehabt, dieſe Parthey leicht in Engelland habe abſetzen können; daß er ſeinem Schiffs-Volke, welches in der Verklarung geſchworen, daß auf der ganzen Reiſe nichts gelöſchet, noch durch andere von Bord geholet, wohl einen Meineyd ihm zu Gefallen zugetrauet, und daß der Schiffer in Engelland vielleicht eine gröſſere Parthey abgeladen, und die übrigbehaltenen 20 Kiſten daſelbſt nicht abſetzen können.

8. Der Kläger antwortet hierauf: die Abſicht dieſer Verbindung wäre geweſen, 1) daß der Schiffer mit der Ladung ſich nicht aufhalten, und 2) an dem Löſchungs-Orte den Markt nicht verderben ſollte, keines von beyden ſey mit der Kleinigkeit von 20 Kiſten, die der Schiffer für ſich eingenommen, geſchehen: und alſo müſſe der Eſprit des Contracts dem Lettre vorgezogen werden, und ſey der Schiffer in keine Strafe verfallen. Am wenigſten könnte Beklagter ſich dieſelbe zueignen, da in der Certe-Partie nichts davon ſtünde, daß er die Strafe für ſich behalten, oder kürzen ſollte. Sondern Beklagter müſſe ſeine völlige Schuld, ohne Abkürzung der 660 mk, bezahlen, und es höherer Entſcheidung überlaſſen, wem ſelbige zufallen ſolle, allenfalls aber müſſe er mit der Fracht-Erſtattung für die 20 Kiſten ſich begnügen.

9. Des Beklagten 3te Exception beſtehet darinn:

Der Schiffer hätte, laut Certe-Partie, von den 3 Oertern der Genueſer Revier geradesweges nach Hamburg ſegeln ſollen: und ſolchergeſtalt ſollten ihm durch die Befrachtung $\frac{2}{3}$ der Haven-Unkoſten, a) von den 3 Orten der Revier von Genua, und b) von Hamburg bezahlet werden.

Nun wären die berechneten Unkoſten von Mentone als 7 mk 8 ß daſelbſt durch des Beklagten Correſpondenten berichtiget: und da Kläger in Replicis nichts dawider eingewandt,

wandt, nimmt Beklagter in Duplicis daſſelbe als ein ſtill-ſchweigendes Geſtändniß des Klägers an.

Da auch der Schiffer in Engelland eingelaufen, ſo gehörten die desfalls berechneten 200 mk Haven-Koſten nicht hieher, indem dergleichen Koſten nur allein von den Ladungs- und Löſchungs-Plätzen bezahlt werden ſollen. Wenn ja die Noth und Rettung Schiffes und Ladung dieſes Einlaufen erfordert haben möchte, ſo gehöre es doch zu einer ganz andern Rubrike, nemlich in Havarie-Groſſa, wozu Schiff und Fracht, als auch ieder Intereſſent der Ladung, nach Repartition des Diſpacheurs, contribuiren müßte.

9. Kläger beziehet ſich in der Beantwortung auf die ad Replicas beygelegte, hieſelbſt aufgenommene, Verklarung des Schiffs-Volks, daß der Schiffer wegen ſchweren Sturms, zu Erhaltung des Schiffes und der Ladung, genöthiget geweſen, in Harwich-Bay, wie auch Ferry-Sand, und auf der Rhede zu Lyn einzulaufen, und vor Anker zu legen; daß aber weder an dieſen Orten, noch ſonſt irgendswo auf der ganzen Reiſe, nicht das geringſte von der Ladung gelöſchet worden: und daher dem Schiffer ſolche Haven-Unkoſten, berechnetermaaſſen, von der Ladung mit vergütet werden müßten.

10. Beklagter fordert überdem von den Quarantaine-Unkoſten, wie auch von dem Helgelander Admiralitäts- und Glückſtädter Loots-Gelde, für den Havarie-Atteſt, und das Schiff zu Stade und bey dem Controlleur, Baumhauſe rc. frey zu machen, die Belege mit den darüber gegebenen Quitungen.

11. Kläger antwortet auf dieſen Punkt: dieſe Haven-Unkoſten hätten meiſtens ihren gewöhnlichen Preis, und wären auch nicht einmal alle quitirt worden.

Votum.

Votum.

1. Was nun des Beklagten erſte Einrede betrifft, daß der Capitain nicht die accordirten 95 Faß-Laſten völlig einnehmen wollen, und ihm daher für 500 Kiſten, die er mehr hätte einnehmen können, einen Decourt der Fracht zu machen, ſo halte ich dieſe für eine Chicane.

Das Atteſtat der hieſigen Schiffer-Alten zeiget, daß, nach geſchehener Ausmeſſung des Haven-Meiſters, ſie befunden, daß das Schiff circa 98 Laſten, nach hieſigen ordinairen Laſten, an Fuſtagien, als Oel- und Wein-Fäſſern, groſſen und kleinen, wohl durch einander geſtauet, führen können. Nun hat der Capitain in der Certe-Partie weiter nichts verſprochen, als daß ſein Schiff 95 Laſten an Wein- und Oel-Fäſſern, groſſe und kleine, zu führen im Stande. Von auſſerordentlichen Laſten iſt nichts erwehnet, und Referens kann nicht begreifen, wie Beklagter die Frachten, ohne Unterſchied am Gewichte, als 4000 ℔ auf die Laſt rechnen könne. Natürlicherweiſe nimmt eine Laſt, nachdem ſie ſchwer und compact, oder leicht und ausgedehnet iſt, mehr oder wenigern Raum im Schiffe ein. Ein Schiffer lade ſo viel Bley, als er laden kann, ſo wird er noch viel Raum im Schiffe übrig behalten, den er, um das Schiff nicht zu überladen, nicht füllen darf. Hingegen wenn er leichte Waaren, z. E. Wolle, ladet, ſo wird für ein Schiff von 100 Laſten eine Ladung von 50 Laſten faſt ſchon den Raum zu enge machen, und er wird genöthiget ſeyn, den unterſten Raum mit Ballaſt oder andern ſchweren Sachen zu belegen, um dem Schiffe ſeine gehörige Steifigkeit zu geben.

Das Schreiben des Daniels, als des Beklagten Correſpondenten zu Mentone, zeiget, daß ſelbſt dieſer Commißionair des Beklagten des Schiffers Entſchuldigung, daß er ſchon ſo viel und noch mehr geladen, als er ſich verpflichtet,

für bekannt angenommen, und ſich nicht berechtiget geglaubet, den Schiffer weiter aufzuhalten, ſondern ihn expediret habe.

Und endlich machet das Atteſtatum der hieſigen Schiffer-Alten, 4 angeſehener Kaufleute, und vier bekannter Schiffs-Mäkler des Beklagten Ausrechnung, da er 28⅔ Frucht-Kiſten auf eine Faß-Laſt calculiren will, den Augenblick zunichte; denn dieſe bezeugen, daß, nur 20 Frucht-Kiſten von Livorno, Genua und der Orten auf eine Faß-Laſt zu rechnen, gewöhnlich ſey. Umſonſt verlangt Beklagter, daß dieſes Atteſtat förmlich in Beweis-Artikeln zu bringen, und die Atteſtirenden darüber, und über die zu machenden Interrogatoria, eydlich vernommen werden ſollen. Die Schiffer-Alten ſind ſchon einmal für allemal zu ihren Atteſtatis beeydiget, und die Parére bekannter rechtſchaffener Kaufleute und in guter Renommé ſtehender Mäkler haben in Sachen, die eine Handlungs-Gewohnheit betreffen, auch ohne Beeydigung fidem.

Ich halte alſo dafür, daß wegen dieſes Punktes der Beklagte dem Kläger von ſeiner Rechnung nicht das geringſte abzuziehen befugt ſey; dagegen ich aber auch dem Schiffer die überdem noch geforderte Vergütung der zu viel eingeladenen 7¾ Laſt nicht zuſtehen kann, theils, weil ſie nicht gleich Anfangs gebeten, theils aber, weil die Certe-Partie ausdrücklich von 95 Laſt in Fäſſern, ledig für voll, redet.

2. Aber was die zwote Einwendung betrifft, daß der Schiffer, ſeiner Certe-Partie zuwider, 20 Kiſten Früchte für eigene Rechnung eingeladen habe, wird der Schiffer nicht ungeſchlagen abkommen können. Die Parthey iſt zwar nicht groß, aber der Schiffer hat gleichwohl ſeiner Verpflichtung zuwider gehandelt, und iſt alſo in die ſelbſt beliebte Strafe von 200 Peſos zu 8 R. verfallen. Nur fräget es ſich, wer ſoll die Strafe haben? Davon ſtehet in der Certe-Partie nichts, ſondern nur, daß der Schiffer ſie bezahlen ſolle; es ſtehet nicht

einmal

einmal dabey, daß die Strafe in der Fracht abgekürzet werden ſoll. Wäre der Beklagte irgend genereux, ſo würde er die Strafe ad pias cauſas, und etwa dem hieſigen Schiffer-Armen-Hauſe widmen. Doch er will ſie lieber ſelbſt einſäckeln. Es iſt demnach die Frage: ob E. Löbl. Admiralitäts-Gericht dem Beklagten dieſe Strafe zu ſeinem eigenen Nutzen zuſtehen, oder dieſelbe ex officio dem Schiffer-Armen-Hauſe widmen wolle? Ich wollte gerne dazu rathen, wenn hier nicht pœna conventionalis, eine Strafe, wozu die Contrahenten ſich unter einander verglichen, wäre, und es nicht ganz ohne Grund zu ſeyn ſcheinet, daß der Beklagte ſaget: die Strafe ſey zu ſeinem faveur, daß er wegen des durch mehrere Einladung erlittenen Schadens (welcher zwar bey dieſer Kleinigkeit ſo hoch nicht anlaufen kann) hinwiederum den Nutzen erhalten möge. Solchemnach hielte ich es für legaler, dem Beklagten zuzuſtehen, daß er dieſe Vergleichs-Strafe behalte, und alſo dieſerwegen die berechneten 660 m℞ Cour. von der Fracht-Rechnung kürze.

3. So viel 3) die 7 m℞ 8 ß, die des Beklagten Correſpondent in Mentone bezahlet haben ſoll, betrifft, ſo hat Kläger nichts wider die Wahrheit dieſes Umſtandes eingewandt: und wollte ich alſo den Beklagten deswegen die berechneten 5 m℞, als $\frac{2}{3}$, abzurechnen befugen.

Die Haven-Koſten in Engelland ſind, zufolge der Verklarung, aus Noth verurſacht, und gehören alſo eigentlich zur Haverie-Groſſe, als wohin, vermöge Tit. 21. art. 9. num. 2. der hieſigen Aſſecuranz-Ordnung,

> das auſſerordentliche Loots-Geld, und die Unkoſten, die ein Schiffer anwenden muß, da ein Schiff leck wird, oder ſonſt wegen eines andern Schadens einen Haven zu ſuchen genöthiget iſt, gerechnet wird.

Allein wenn die Haverie-Groſſe nicht über 3 pCt. iſt, träget

der Aſſecuradeur dieſelbe nicht, und die 200 mℓ werden ſchwerlich 3 pCt. von dem über Schiff und Guth etwa verſicherten Quanto ausmachen, und bleiben alſo, wie andere Haven-Koſten, zu Laſten des Schiffers für $\frac{1}{3}$, und des Guthes zu $\frac{2}{3}$. Daher würde ich dem Schiffer wegen dieſes 3ten Punkts nichts, als die 5 mℓ, wegen $\frac{2}{3}$ der in Mentone bereits berichtigten Haven-Koſten kürzen laſſen.

Ich habe aber noch den Zweifel: In der Certe-Partie ſind ausdrücklich nur die Haven-Koſten von den 3 Orten an der Genueſiſchen Revier und zu Hamburg genannt. Im übrigen aber iſt für Kaplaken und NB. ordinaire Haverey dem Capitain überhaupt 10 pCt. in der Certe-Partie accordiret. Daher der Capitain auch die $\frac{2}{3}$ der in der Havarie-Groſſe denen Aſſecuradeurs nicht anzurechnenden 200 mℓ Courant, als ordinaire oder kleine Havarie, würde tragen müſſen.

4. Endlich, ob von den Quarantaine-Koſten, als nemlich 60 mℓ, die ohne Zweifel an der Genueſiſchen Revier bezahlet ſeyn werden, Rechnung oder Quitung dem Schiffer gegeben worden, ſtelle ich dahin. Die Loots-Gelder, und übrige Koſten, das Schiff in Stade und hier frey zu machen, ſind, wie die zu Anfange der gegenwärtigen Relation angeführte Rechnung zeiget, nicht extraordinair, oder höher, als gewöhnlich, angeſetzet: doch werden von den Loots-Geldern Quitungen gegeben, und die pfleget gemeiniglich der Schiffer, nebſt den übrigen Papieren, ſeinem Schiffs-Mäkler einzuliefern. Darum aber wollte ich die abzugebende Definitivam nicht aufhalten, ſondern dem Kläger auflegen, daß er dieſe Loots-Quitungen bey der erhaltenden Bezahlung dem Beklagten vorlege, oder allenfalls, wann er dieſelben nicht herbey ſchaffen könnte, des Klägers Mandans endlich erhärten ſollte, daß er ſo viel, als er berechnet, an Loots-Geldern würklich bezahlet habe. Ob wegen deſſen, was in Stade, und hier an

den

den Controlleur, auch beym Baum-Hauſe, um das Schiff frey zu machen, erleget wird, Quitungen gegeben werden, weiß ich nicht, und wollte demnach dieſe Kleinigkeit übergehen.

5. Solchergeſtalt ſind denn am 5 Nov. 1767 Acta für beſchloſſen angenommen, und von Löbl. Admiralität zu Recht erkannt worden: " daß Beklagter die für Fracht pro reſto "eingeklagten 3340 mℜ 7 ß Hamburger Courant, iedoch "nach Abzug 660 mℜ, als des von des Klägers Mandante, "wegen der gegen die Certe-Partie für eigene Rechnung ein-"genommenen 20 Kiſten Früchte, verwirkten conventions-"mäßigen Strafe, imgleichen mit Decourt von 5 mℜ, als "$\frac{2}{3}$ der zu Mentone durch des Beklagten Correſpondenten be-"zahlten Haven-Koſten, an Klägern in 14 Tagen, cum uſu-"ris a tempore litis motæ, zu bezahlen, Kläger aber die "wegen der Helgolander, auch Admiralitäts und Glückſtädter "Loots-Koſten in Händen habenden Quitungen dem Beklagten "vorzuzeigen, oder, falls dieſe Quitungen nicht herbey zu "ſchaffen ſtünden, des Klägers Mandans, ohne daß die Be-"zahlung des übrigen dadurch aufgehalten werde, eydlich zu "erhärten ſchuldig, daß er an bemeldten Loots-Geldern würk-"lich ſo viel bezahlet habe, als er in der eingeklagten Rech-"nung eingeführet: und werden die durch gegenwärtigen "Proceß verurſachten Koſten, aus bewegenden Urſachen, gegen "einander compenſiret. V. R. W. „

§ 293.

Ich glaube, nicht zu viel zu ſagen, wenn ich dieſe Relation für einen vollſtändigen Commentarium über die eingeführten Articulos Statuti, nemlich den 3ten, 4ten und 5ten des 15ten Titels, ausgebe, der zugleich alles das erläutert und rechtfertiget, was ich Anmerkungsweiſe ſowohl von der Benennung der Laſten, der Einladungs- und Liege-Zeit, und

von der völligen Befrachtung, [g]) als auch von der dem Schiffer nicht geſtatteten Einladung eigener oder anderer Güther, [h]) und von den Koſten, welche der Schiffer dem Befrachter berechnen kann, [i]) dabey eingeſchaltet habe. Es iſt mir aber noch eine andere Relation zur Einſicht und zum Gebrauche geſtattet, welche den Punkt der völligen und zeitigen Einladung ſowohl nach der Regel der beregten Artikel, als beſonders nach der Ausnahme, oder Minderung, in dem 5ten per analogiam bey einem Vorfall erkläret, wo der in der Befrachtung ſäumige Theil von der Erlegung der Fracht durch das Einwenden ſich zu entwickeln geſucht, daß er ſelbſt dem Schiffer in der vorbeſchriebenen Güther Stelle, mit deſſen gutem Willen, und ohne ſeinen Schaden, zu einer anderweitigen Einladung behülflich und thätig ſich bezeuget; und wo es mithin auf deſſen Beweis angekommen iſt. Man wird daraus erſehen, daß favor für den klagenden Theil militirt, und daher Beklagten der Beweis ſeiner Einrede abgefordert worden. Und dieſe Relation iſt die folgende:

§ 294.

Relation in Sachen Pieter Kramer & Sohn, *mand. nom.* des Schiffers Jocke Tyard Ruyker, Klägers, entgegen und wider Carl Suck, Beklagten, andern Theils.

1. Ao. 1763 den 12 Julii ſchlieſſet Carl Suck mit dem Holländiſchen Schiffer Tyard Ruyker, führende das Schiff, de jonge Jan Ruyker genannt, von ungefehr 90 Laſten groß, eine Certe-Partie, um aufs baldigſte, und mit dem erſten guten Wind, mit Ballaſt von hier directe nach Gothenburg zu

g) ſ. dieſe Relation § 3. (1.) 4. 5. (1. 2. 3.) 10.
h) ſ. § 7. 8. 11.
i) ſ. § 9. 10. 11. 12. 13. 14.

zu ſegeln, daſelbſt nach ſeiner Ankunft von des Befrachters Correſpondenten eine volle und bequeme Ladung Heringe einzunehmen, ſodann damit ſeine Reiſe directe nach Hamburg zu proſequiren, und daſelbſt die Ladung Heringe, nach Inhalt der Connoſſementen, an den Befrachter zu liefern.

Dagegen iſt für iede eingenommene Tonne Heringe 30 ß in grob Courant an Fracht, mit 10 pCt. Avarie ordinaire, und 1 ß dito an Kaplaken, dem Schiffer zu bezahlen, auch, wenn der Befrachter in Gothenburg etwa Thran laden mögte, daß die Fracht dafür nach Herings-Tonnen erleget werden ſollte, bedungen.

Zur Ladung und zum Löſchen ſind 30 laufende Tage ſtipuliret, ieder übrige Liege-Tag ſoll mit 24 mg Cour. bezahlet werden. Auf dem Zoll-Platz ſoll der Befrachter ſeine Ladung, und der Schiffer ſein Schiff frey machen.

Den 2 Aug. 1763 iſt der Schiffer zu Gothenburg angelanget, und den 4 dito hat er ſeinen Ballaſt ausgelöſchet, und iſt im Stande geweſen, zu laden. Denſelben 4 Aug. hat er ſich bey des Befrachters Correſpondenten, Hans Coopmann, gemeldet, und ihm angezeiget, daß er fertig liege, um die Ladung einzunehmen, und daß von ſelbigem Tage an ſeine Liege-Tage anfingen. Wie dieſelben den 5 Sept. zu Ende gegangen, hat der Schiffer eodem dato wider des Befrachters Correſpondenten, Hans Coopmann, wegen der übrigen Liege-Tage, à 24 mg Cour., und Erſetzung der Fracht und alles andern Schadens, proteſtiren laſſen.

Bemeldter Coopmann hat darauf geantwortet:

Die Beſchaffenheit der gegenwärtigen Zeiten und Umſtände verhinderten ihn, mit dem Schiffer Ruyker und mit der Befrachtung ſeines Schiffs ſich auf einige Art und Weiſe einzulaſſen, um ſo viel mehr, da er mit ihm keine Befrachtung geſchloſſen.

Wowider der Notarius quam ſolenniſſime proteſtiret, und ſeinem Requirenti omne jus & juris beneficia reſerviret hat.

Kläger klaget daher wider Beklagten, zufolge art. 3. Tit. XV. Partis 2. Statuti, laut Rechnung ein:

Für 1200 Tonnen Hering, die das Schiff in Gothenburg hätte laden können, laut Certe-Partie . . .	Cour. mℓ 2250
Avarie ordinaire 10 pCt. . .	225
Kaplaken	75
Für 45 Liege-Tage, à 24 mℓ . .	1080
	Cour. mℓ 3630

wobey Kläger ratione des letzteren Poſtens, nemlich der Liege-Tage, in Libello anführet, daß er, ſtatt der 30, ſogar 45 Liege-Tage, bloß zum einzigen Vortheil des Befrachters Suck, abgewartet, um zu ſehen, ob er nicht in ſolcher ziemlichen Zeit befrachtet werden könne.

Kläger bittet demnach, Beklagten in Bezahlung der libellirten 3630 mℓ Cour. cum uſuris & expenſis, zu condemniren.

2. In der hauptſächlichen Handlung prämittiret Beklagter ein Factum. Er ſaget: es ſey zwar an dem, daß er den 12 Julii 1763 auf Ordre und für Rechnung ſeines Correſpondenten, Hans Coopmann, in Gothenburg, die libellirte Certe-Partie mit dem Schiffer Focke Tyard Runker geſchloſſen: Es habe auch bemeldter Coopmann, wegen des damaligen Derangements im öffentlichen Credit, durch den Fall verſchiedener anſehnlichen Häuſer, die verſprochene Ladung Heringe nicht liefern können. Aber darum ſey der Schiffer mit ſeinem Schiffe nicht unverrichteter Sache abgereiſet, und habe derſelbe nicht eine vergebliche Reiſe thun müſſen; ſondern bemeldter Schiffer ſey ganz von ſeinem bisherigen Rechte abgegangen, und beregter Coopmann habe ihm, ſtatt der vorigen, durch

durch den Mäkler Johann Hinrich Oliſch eine weit vortheilhaftere Befrachtung von Gothenburg nach Danzig verſchaffet, welche der Schiffer Ruyker angenommen, und dadurch nicht nur ipſo facto den Beklagten aller An- und Zuſprüche erlaſſen; ſondern auch mehr gewonnen, als er bey dem erſten Negotio zu lucriren im Stande geweſen. Zum Beweiſe deſſelben produciret Beklagter des Hans Coopmanns vor dem Magiſtrat zu Gothenburg gethanene endliche Declaration, darinn Coopmann vermittelſt körperlichen Eydes verſichert, daß das Schiff, de jonge Jan Ruyker, von Schiffer Focke Tyard Ruyker geführet, auf ſeine, des Coopmanns, Ordre, und für ſeine Rechnung, von Carl Suck in Hamburg befrachtet worden; daß aber, weil derſelbe, wegen der fatalen Umſtände in Hamburg, damals nicht beladen werden können, er ſtatt deſſen, durch den Mäkler und Schiffs-Clarirer Oliſch, dem Schiffer eine Fracht von dort nach Danzig verſchafft habe, die vortheilhafter geweſen, und womit der Schiffer, ſo viel als Coopmann gemerket, in allen Stücken zufrieden geweſen.

Hierauf conteſtiret Beklagter litem negative negando:

1) Daß Beklagter die Certe-Partie quæſt. für ſeine, und nicht vielmehr für Coopmanns, Rechnung geſchloſſen; negando:

2) Daß bemeldter Schiffer in Gothenburg keine Ladung bekommen können, weil ihm eine vortheilhaftere Fracht von dort auf Danzig verſchafft worden, womit der Schiffer wohl zufrieden geweſen; negando:

3) Daß der Schiffer mit ſeinem leeren Schiffe unverrichteter Sache von Gothenburg abſegeln müſſen, und eine vergebliche Reiſe zu thun obligiret geweſen; negando endlich:

4) Daß ihm die angeſtellte Klage, oder eine andere Action, wider Beklagten zuſtehe.

Beklagter vermeinet, daß es durch die beſchworne Erklärung

rung des Befrachters keines weitern Beweiſes, weder von einer, noch von der andern Seite bedürfe; und bittet abſolutorium, mit Erſtattung aller Gerichts- Advocatur- und Procuratur-Koſten, dem Fiſco eine eclatante Strafe vorbehältlich.

3. Der Kläger repliciret: des Beklagten Ausrede ſey weder in facto, noch in jure gegründet.

In facto nicht, weil 1) der declarirende Hans Coopmann, bey der ihm geſchehenen Proteſtation, von allen Schaden, Verluſt und Koſten, von einer ſolchen neu angeſchafften Reiſe und Ladung von Gothenburg nach Danzig, nicht das geringſte Wort erwehnet, wie er ſonſt gewiß würde gethan haben, und thun müſſen.

2) Könne des Hans Coopmanns endlich gethane Declaration zu Beſtärkung des unwahren Facti nichts beytragen:

Einmal, weil ſelbige die von dem Schiffer in Gothenburg gethanene Proteſtation wider ſich habe;

und fürs andere, weil beregter Coopmann teſtis in propria cauſa ſeyn würde, indem nichts natürlicher, als, daß Beklagter bey einer widrig ausfallenden Urtel ſeinen Regreß wieder an ſeinen Correſpondenten, Hans Coopmann, nehmen würde.

In jure ſey des Beklagten Exception nicht gegründet, weil der klagende Schiffer, bey überall nicht zu erhaltender Ladung, und da er unverrichteter Sache von Gothenburg abſegeln müſſen, und eine verlorne Reiſe gethan, die volle Fracht mit dem dazu gehörigen verdienet, ſelbige auch beſtimmet würde. Geſetzt aber, daß der Schiffer eine anderweitige Reiſe nach Danzig, und daſelbſt eine Ladung erhalten hätte, als gleichwohl nicht mit der Wahrheit übereinſtimme; geſetzt auch, ſo aber gar nicht eingeräumet würde, daß ſodann der Kläger nicht die völlige Fracht der zu Gothenburg einzunehmen verſprochenen Ladung erlangen können, ſondern ſelbige einiger-

maaſſen

maaſſen in computum zu bringen wäre, als doch den See- und Mercantil-Rechten zuwider ſey: So würde doch der Beklagte dem Kläger, der mit ihm allein contrahiret, und ſonſt niemand kenne, zum wenigſten die Reiſe von Hamburg nach Stockholm, die 45 Liege-Tage, die Havarie zu 10 pCt. verſchriebenermaaſſen ꝛc. bezahlen müſſen.

Was des Beklagten negata betrifft, kennet Kläger niemand anders, als den Beklagten, auf welchen die Certe-Partie allein laute.

2. Da Kläger von allen Schaden, Verluſt und Koſten proteſtiren laſſen, ſo ſey er gewiß nicht zufrieden geweſen.

Dem negato 3, als ob der Schiffer keine verlorne Reiſe gethan hätte, ſetzt er die mehrerwehnte Anlage des Proteſts entgegen.

ad 4. ſey es den bekannten Rechten gemäß, und brauche alſo keines Beweiſes, daß dem Kläger wider den Beklagten, als einzigen und wahren Contrahenten, die actio locati conducti zuſtehe.

Kläger bittet alſo nochmals um eine Condemnatoriam, wie in Libello.

4. Abſeiten des Beklagten wird dupliciret:

Der ſo genannte Proteſt ſey eher beleget, als dem Schiffer die anderweitige viel vortheilhaftere Reiſe von Gothenburg nach Danzig proponiret, und die dazu erforderliche Ladung verſchaffet worden; folglich könne von dieſer damals noch unbekannten Begebenheit in dem Proteſt unmöglich etwas angeführet ſeyn.

Wenn Kläger den Hans Coopmann als einen Zeugen in ſeiner eigenen Sache angeben will, ſo begehe er eine offenbare Contradiction. Kläger wolle ja niemand anders kennen, als Beklagten. Nun ſey Hans Coopmann in Gothenburg ja nicht Carl Suck in Hamburg. Dieſer könne alſo jenen,

nen, der von allen die beſte Wiſſenſchaft habe, und alles ſelbſt ins Werk gerichtet, wohl zum Zeugen aufſtellen.

Wenn Kläger leugnen wolle, daß er von Gothenburg nicht nach Danzig gereiſet: So würde ſein eigenes Schiffs-Volk und hundert andere Beweisthümer ihn ſeiner Verwegenheit überführen.

In jure ſey die beygebrachte Geſchichte allerdings gegründet. Wenn Kläger überall keine Ladung erhalten, ſondern unverrichteter Sache von Gothenburg hätte abſegeln müſſen; ſo wäre freylich Beklagter ihm alle rechtliche Genugthuung zu leiſten verbunden geweſen. Da aber dem getroffenen Engagement per æquipollens ein Genüge geſchehen, und der Schiffer damit vollenkommen zufrieden geweſen, wie aus der gutwilligen Annahme der Befrachtung nach Danzig, und aus der darauf angetretenen Reiſe dahin, aufs unwiderſprechlichſte erhellet, ſo ſey der Verding der vorigen Fracht nach Hamburg nunmehr erloſchen, und deren Beſtimmung eine ſo unnütze, als unwirkſame Sache.

Wenn Kläger vermeynet, es müßten ihm doch allenfalls die Hin-Reiſe nebſt den Liege-Tagen vergütet werden; ſo hätte er ſelbſt unrecht geklaget. Ueberdem laute die Certe-Partie auf eine Hin- und Her-Reiſe. Jene ſey mit bloſſem Ballaſt geſchehen, und ſey nichts werth, folglich komme es auf dieſe lediglich an, als welche eine beſtimmte Belohnung gehabt. Da dieſe durch die verſchaffte und angenommene Ladung auf Danzig vergütet, ſo ceßire aller weiterer Anſpruch, und das ganze Negotium, nebſt der ferneren Verbindlichkeit, habe ein Ende.

In Anſehung der 4 negirten Punkte wiederholet Beklagter das bereits vorhin angebrachte, und meynet derſelbe, Kläger müſſe das kühne Aſſertum, als ob er unverrichteter Sache zurückſegeln müſſen, und eine vergebene Reiſe gethan, bewei-

ſen,

ſen, und dieſer Beweis von Löbl. Admiralität dem Kläger vorzüglich auferleget werden: wobey derſelbe übrigens ſein voriges Petitum wiederholet.

5. Votum cum Rationibus decidendi.

Daß der Beklagte, Carl Suck, auf Ordre, und für Rechnung Hans Coopmann in Gothenburg, die libellirte Certe-Partie mit dem Schiffer Ruyker geſchloſſen haben ſolle, davon findet ſich nichts in der ad libellum ad acta liegenden Certe-Partie; ſondern ſelbige lautet allein auf Carl Suck, als Befrachter, und bemeldten Schiffer. Und obwohl Hans Coopmann in Gothenburg in ſeiner beſchwornen Declaration ſolches eydlich verſichert; ſo kann doch einestheils dieſe eydliche Declaration dem Schiffer ſein aus der Certe-Partie erlangtes Recht nicht nehmen; anderntheils iſt dieſe eydliche Declaration ein offenbarer Widerſpruch von demjenigen, was beregter Coopmann bey der ihm inſinuirten Proteſtation am Ende ſeiner darauf ertheilten Antwort ſouteniren wollen, indem er darinn mit ausdrücklichen Worten ſaget: " daß er " mit dem bemeldten Schiffer keine Befrachtung geſchloſ" ſen habe „

Der Schiffer darf alſo niemand anders kennen, als den beklagten Suck, mit dem er die Certe-Partie einzig und allein geſchloſſen hat.

Was aber die übrigen Einwendungen des Beklagten betrifft, ſo ſind ſolche allerdings von Erheblichkeit. Hätte der Schiffer eine verlorne Reiſe gethan, ſo müßte Beklagter ihm freylich, laut Certe-Partie, gerecht werden. Wenn aber dem Schiffer in Gothenburg, auf Veranſtaltung des Coopmanns, eine weit vortheilhaftere Befrachtung nach Danzig verſchaffet wäre, ja wenn er nur wegen der verſagten Ladung nach Hamburg durch dieſe anderweitige Befrachtung völlig

ent-

entſchädiget worden; ſo hat der Schiffer, weil ihm nichts entgangen, auch kein Recht zu klagen.

Allein der klagende Schiffer leugnet dieſe anderweitige Befrachtung, und alſo muß dieſelbe mit den vorgegebenen Umſtänden eines gröſſern, dem Schiffer zuwege gebrachten, Vortheils, oder wenigſtens einer gänzlichen Entſchädigung, erwieſen werden.

So viel ſiehet man aus der von Schiffer Focke Tyard Ruyker an Pieter Kramer & Sohn, coram Notario in Danzig ausgeſtellten Vollmacht, welche ad Libellum anliegt, daß der Schiffer, welcher, vermöge einer producirten Anlage ad Libellum, den 20 Sept. 1763 in Gothenburg noch keine Ladung erhalten, bereits im October deſſelben Jahres in Danzig geweſen ſeyn müßte, indem er die gedachte Vollmacht den 22 October deſſelben Jahrs daſelbſt ausgeſtellet hat. Aber dieſes beweiſet noch nicht, ob der Schiffer für ſich nach Danzig geſegelt, um daſelbſt eine anderweitige Fracht zu ſuchen, oder ob Hans Coopmann in Gothenburg ihm dieſe anderweitige Fracht, ſtatt der vorhin nach Hamburg bedungenen, verſchafft habe.

Die eydliche Declaration des Hans Coopmann iſt zwar eigenmächtig, ohne Requiſition dieſes Löbl. Gerichts, von beregtem Coopmann bewerkſtelliget worden: und eine ſolche freywillige eydliche Declaration differiret zwar ſehr von einer ordentlichen beeydigten Ausſage eines Zeugen über förmliche Beweis-Artikeln und Interrogatoria. Weil man aber bey dieſem Löbl. Admiralitäts-Gericht in See-Sachen, als in Sachen, die ſummariſch tractiret werden, auf die ſonſtigen juriſtiſchen Formalitäten nicht immer ſo genau ſiehet, wenn nur das eſſentielle eines Beweiſes vorhanden iſt: So möchte aus dieſem Geſichts-Punkte die freywillige Beeydigung des Coopmanns noch wohl einigermaaſſen paßiren.

Aber es ſind noch 2 Fragen zu erörtern: 1)

1) Ob dieſer Coopmann ein ganz unverwerflicher Zeuge ſey? und

2) ob ſeine eydliche Declaration alles dasjenige enthält, was zu beweiſen nöthig iſt?

Ad 1) iſt nicht zu leugnen, daß Coopmann ein Intereſſe an dieſer Sache hat. Denn wenn beklagter Suck condemniret werden ſollte, würde er ohne Zweifel ſeinen Regreß, wegen verſprochener, aber nicht gegebener, Ladung, wider dieſen Coopmann ſuchen. Und alſo iſt dieſer Zeuge nicht ein ganz unverwerflicher Zeuge, oder, wie die Juriſten reden, teſtis omni exceptione major. Unterdeſſen verwirft man nicht alſobald einen ieden Zeugen, wenn etwas wider denſelben eingewandt werden kann, ſondern läßt ihn wohl zu, inſonderheit, wenn daſſelbe Zeugniß ſonſt beſtärket werden kann; iedoch mit Vorbehalt der dem andern Theil zuſtehenden Einwendungen wider die Perſon und Auſſage des Zeugen. Wie leicht aber kann in dieſer Sache ein völliger und completerer Beweis geführet werden, da der Mäkler und Schiffs-Clarirer Oliſch in Gothenburg die anderweitige Befrachtung nach Danzig geſchloſſen haben ſoll, ja da, nöthigenfalls, ſelbſt aus Danzig der Beweis dieſer, durch Oliſch auf Coopmanns Veranſtaltung geſchloſſen ſeyn ſollenden, Befrachtung würde hergeholet werden können.

Ad 2) ſaget zwar Coopmann in ſeiner eydlichen der hauptſächlichen Handlung angefügten Declaration, daß ſeine dem Schiffer verſchaffte anderweitige Fracht weit vortheilhafter für denſelben geweſen. Allein dieſes iſt noch ſehr unbeſtimmt, und man weiß noch nicht, wie viel der Schiffer durch dieſe anderweitige Fracht eigentlich erworben, mithin, ob er Schaden oder Vortheil davon gehabt habe. Und daß der Schiffer mit dieſer anderweitigen Fracht zufrieden geweſen, dieſes ſchränket Coopmann in ſeiner eydlichen Declara-

tion

tion mit den Worten ein: Der Schiffer ſey mit dieſer anderweitigen Fracht, NB. ſo viel als er, Coopmann, bemerket, zufrieden geweſen.

Ich wollte alſo dem Beklagten auflegen, " beſſer und völ-" liger, als geſchehen, zu erweiſen, daß Hans Coopmann in " Gothenburg dem klagenden Schiffer, ſtatt der in der Certe-" Partie bedungenen Befrachtung anhero, eine andere vor-" theilhaftere Befrachtung nach Danzig verſchaffet habe, oder " daß wenigſtens bemeldter Schiffer durch dieſe anderweitige " Befrachtung nach Danzig, wegen der fehlgeſchlagenen Be-" frachtung anher, gänzlich entſchädiget worden; auch, daß " beregter Schiffer dieſe anderweitige Befrachtung angenom-" men, und mit derſelben zufrieden geweſen ſey. „

Und nach dieſem gründlichen Voto iſt denn auch am 4 Jul. 1765 geſprochen worden.

§ 295.
Connoſſemente.

Die zwote Urkunde, welche der Schiffer, nach geſchehenem Empfang der Güther, von ſich ſtellet, führet, wie gedacht, den Namen eines Connoſſements, und zwar von dem italiäniſchen *Conoſcere*, weil ſie ein Bekenntniß in ſich faſſet, und ein *Recepiſſe* (Recief) darüber iſt, daß der Befrachter ſeinem Verſprechen in der Einladung ein Genüge geleiſtet.

Von dieſem werden iederzeit 3 eines Einhalts gezeichnet. Das eine behält der Ablader, das andere wird an den Empfänger verſandt, und das dritte behält der Schiffer beym Schiffe. Er ſetzt auch gemeiniglich hinzu, daß ihm der Inhalt unbekannt ſey, wenn nemlich die Gattung der Kaufmanns-Waaren, oder auch das Gewicht ausgedruckt iſt, als worunter er keine Verantwortung, ſondern nur über die richtige

tige und ungekürzte Lieferung der Packen und Ballen, nach den Marken und Zeichen, die in dem Connoſſemente beſchrieben ſind, ſich verpflichtet, und wornach er auch ein Reciefe, ſtatt einer Quitung, zu ſeiner Rechtfertigung von dem Empfänger begehren kann.

§ 296.

Pflichten über die Richtigkeit der Certe-Partie und Connoſſementen.

Da dieſe Connoſſementen, nebſt der Certe-Partie, der Beweis ſeyn müſſen, nicht nur, daß die darinn benannten und bemeldten Waaren in dem Schiffe würklich ſich befinden, ſondern auch, daß keine andere danebenſt, oder unter falſchem Namen, darinn geladen worden; welche Rechtfertigung inſonderheit wegen der Contrebanden, zumalen in Krieges-Zeit, erheiſchet wird: ſo ſind von ieder Zeit an die Hamburgiſchen Schiffer durch öffentliche Befehle gewarnet, keine doppelte Connoſſemente, oder Certe-Partien, inn- oder auſſerhalb Landes zu zeichnen, noch damit zu fahren, oder andere briefliche Urkunden, als auf die Oerter und auf die Waaren, wohin, und womit ſie wirklich befrachtet worden, ſich mitgeben zu laſſen, oder den ihnen an Bord kommenden, mit Verhehlung der rechten und richtigen, falſche und unrichtige Documente vorzuzeigen, weniger auf andere Plätze, und mit andern, als den benannten, Waaren zu gehen. Und die hieher gehörigen Mandate des vorigen Seculi ſind in der Sammlung im 1ſten Theile S. 125. 222. eingerückt.

Im Jahre 1757 aber iſt, bey damaligen Krieges-Läuften, auf Klage der Kaufmannſchaft, wegen gebührender Einricht- und Unterzeichnung beſonderer Connoſſementen, eine geſchärfte Verordnung, bey Beſtrafung an Ehre und Leib, und mit den den Schiffs-Mäklern, bey Verluſt des Mäkler-Stocks, und

andern willkührlichen Strafen, anbefohlenen Anzeige, ausgegangen, welches im 4ten Theile der Sammlung S. 2114. zu leſen iſt.

§ 297.

2. Verbindlichkeit zu Bezahlung der Fracht-Gelder.

Gleichwie hiernächſt derjenige, an welchen die Güther conſigniret ſind, ſofort nach Empfange des ihm überſchickten Connoſſements befugt wird, dieſelben von dem Schiffer ſich überliefern zu laſſen, und, als Einhaber deſſelben, auch ſolches an einen Dritten, zu ſolchem Behuf, auf Art und Weiſe es cediren kann, wie ich bey dem Eigenthums-Rechte in der dritten Abtheilung von Gericht und Rechten § 40. u. f. angemerkt; ſo iſt dagegen dieſer, oder jener, Einhaber die Fracht-Gelder, wie ſie in dem Connoſſemente verſchrieben worden, zu entrichten, und dem Schiffer, oder an wen der Correſpondent es zu thun aufgetragen, zuzuſtellen verpflichtet, falls nicht, die Fracht von, und bis zu Hauſe allererſt nach der Zurückkunft zuſammen zu entrichten, iſt verabredet worden; die Fracht-Gelder aber, ſo einen, als andern Falles, haben beſondere rechtliche Begönnſtigungen, die ich zum Theil § 217. ſchon erwehnet, theils annoch hier nachholen, und mit erſteren im Zuſammenhange alhier, ſowohl nach den Regeln, als der Ausnahme, oder Minderungen anführen werde, und nur dieſes Geſchichtsweiſe hier annoch vorausgehen laſſe, daß die Fracht-Gelder die mehreſte Zeit, ſowohl bey uns, als an andern Ausladungs-Plätzen, von den Schiffs-Mäklern eincaßiret, und an dieſelben ausbezahlet werden, von deren auch ſonſtigen Verrichtungen ich ſchon oben § 8. bey der Handhabung der Handels-Rechte geredet habe.

§ 298.

Die erſte Regel von richtiger und unaufhältlicher Bezahlung der Fracht-Gelder iſt nun nach dem *Statuto art.* 1. *h.*

der

der aus dem veteri P. 2. 6. genommen iſt, und womit das Hanſiſche See-Recht tit. 9. art. 2. übereinkommt, dieſe:

> Was ein ieder ſchiffet, da ſoll er die Fracht von geben, da gleich die Güther ohne Schuld des Schiffers verdorben, oder vernichtet wären, ehe ſie überkämen, ihr Vorwort ſey denn anders.

Dieſer Satz iſt auch in dem § 231. vorbeſchriebenen art. 34. præced. gegründet. Und es ſteckt zwar als eine Ausnahme zugleich darinn, daß, wenn die Verderb- oder die Vernichtigung an der Schuld des Schiffers, oder ſeiner Leute haftet, die Fracht völlig nicht bezahlet werden dürfe. Allein die Præſumption iſt für den Schiffer, und für die Verklarung ſeines Volks: und das Gegentheil muß bewieſen, die Fracht aber wenigſtens deponirt werden, und die Klage gehöret zur Reconvention. Ich habe zum voraus bereits § 217. dieſes bemerket, und durch eine ſehr merkwürdige Relation § 218. beſtärket.

§ 299.

Die zwote Regel iſt nach dem *art. 2. Statut.* h. der aus dem Wisbyiſchen See-Rechte art. 21. 46. und 57. und ex Stat. vet. P. 27. genommen iſt, die folgende:

> Wann ein Schiff löſchet, ſo mag der Schiffer das Guth an ſeinem Bord behalten für ſeine Fracht und Ungeld, das man davon ſchuldig iſt, will er es den Frachtleuten nicht zutrauen.

Er hat alſo ein jus retentionis an den Güthern.

Und hieraus folget die dritte Regel, welche ich der zwoten hier gleich im Zuſammenhange an die Seite ſetze, und welche dieſe iſt: daß ein Schiffer, wenn er zu guter Treue die Güther verabfolgen lieſſe, er nach der Certe-Partie den Regreß an ſeinen Befrachter, wenn für deſſen Rechnung die Güther ab-

geladen, zur Zahlung nehmen könne. Es iſt aber dieſe Befugniß, wie ich § 217. oben bemerket, in der neuen Verordnung von Begünſtigung der Fracht-Gelder, in Anſehung eines Hamburgiſchen Einhabers, ganz deutlich dahin erſtrecket:

Daß die Rheder, oder Schiffer, wenn ſie gleich die mitgebrachte Waare verabfolgen laſſen, und ſie noch in des Falliti Gewahrſam befunden wird, dennoch ein ſpecielles jus hypothecæ darinn haben ſollen.

und noch mehr haben ſie es alſo, wenn auch der Befrachter, oder Empfänger, nicht fallit geworden, zu Behuf der Entgeltung der Fracht-Gelder ſich in rechtlicher Ordnung zuzueignen.

§ 300.

Die vierte Regel iſt zwar aus einem wechſelſeitigen Satze des 2ten nach den Schluß-Worten des art. 1. Stat. h. dieſer:

Da der Kaufmann ſein ſämmtlich Guth, oder auch unterſchiedliche Stücke davon, als Wein, Bier und andere Stück-Güther, für die Fracht wollte liegen laſſen, das ſteht zu des Kaufmanns Kühr und Willen.

Allein ich muß mit Herrn Langenbeck bekennen, daß dieſe Regel gar zu general ſey, ſo wie ſie auch in keinem andern See-Rechte, ſo viel mir wiſſend iſt, ſtehet: und es iſt vermuthlich in dieſem Artikel etwas ausgelaſſen, das ſich blos auf den Fall referiren kann, wo dem Schiffer eine Schuld bey der Handthierung der Güther beygemeſſen werden kann, welche ihm, nach der Ausnahme bey der erſten Regel, der Fracht allſchon ganz, oder zum Theil verluſtig macht.

Die Unbilligkeit einer ſolchen, dergeſtalt nicht eingeſchränkten, Regel leuchtet auch offenbar in die Augen: und es ſtreitet auch analogice dieſer 1ſte Artikel mit dem vorhergehenden

den 34ſten Artikel, welchen ich mit dem Herkommen in folgenden noch weiter aus einander ſetzen werde.

§ 301.

Es iſt nemlich nach demſelben, wie nach dem 6ten und 9ten der neuen Schiffs-Verordnung, die fünfte Regel folgende:

Es muß a) an der Fuſtage und Emballage ein Mangel, oder eine Veränderung, oder äuſſerliche Beſchädigung ſich äuſſern, wenn die Fracht kann vorenthalten werden; und dieſe Gebrechen müſſen nicht durch Havarie, oder andere auſſerordentliche Zufälle, ſondern aus der ſchlechten Garnirung und Ueberladung, oder auch aus der Vernachläßigung des Schiffers auf der Reiſe, verurſachet ſeyn.

von welchen allen aber ich des Schiffers, oder ſeiner Rheder Verantwortung oben § 226. 230. 231. 232 und 249. ſchon dargeleget habe.

Um b) hiermit des einen, oder andern, nemlich entweder der rechtlichen Beläſtigung des Schiffers, oder der Befreyung deſſelben und ſeiner Rheder, verſichert zu werden, iſt theils dem Schiffer in ietzt angeführtem, § 253. ſchon ganz eingerücktem, art. 9. novo überhaupt vorgeſchrieben, daß er eine Beſichtigung der Löſchung müſſe vorhergehen laſſen, bey Wein, Brandtewein, Oel und Eßig, und andern flüſſigen Waaren, aber beſonders anbefohlen worden, daß er das Spunt nicht eher, als im Beyſeyn des Kaufmanns, oder ſeiner Gevollmächtigten, öffnen müſſe; und, wie das Gefäß für gut und wohl conditionirt angeſehen wird, wann es bis auf eine gute Handbreit voll iſt, ſo kann alleinig im widrigen Fall der Kaufmann wählen, ob er das Guth empfangen, oder für Fracht an Bord ſtehen laſſen wolle.

Auf dieſe Weiſe iſt alſo der mehrerwehnte art. 2. Stat. nach der Billigkeit begränzet und abgemeſſen worden.

Die Praxis iſt aber c) bey allen Wein- und Brannteweins-Gefäſſen dieſe: daß der Eigner ſelbige, wenn ſie ganz ledig ſind, der Schade ſey entſtanden, woher er wolle, für die Fracht könne ſtehen laſſen, und wofür auch die Acciſe in ſolchen Fällen zurückgegeben wird.

Nächſtdem ſchreiben d) vorſichtige Schiffer unter den Connoſſementen von Oel, beſonders die Holländer, van Leccagie will niet weten, als wodurch ſie im Fall groſſer, ja gänzlicher, Verleckung dennoch die ganze Fracht bekommen.

Und eben alſo zeichnen ſie e) die Connoſſemente von Citronen, Pomeranzen u. d. g. **verdorben, oder unverdorben.**

Ueberhaupt aber wird f) bey **Früchten**, wenn ſelbige auch ganz verdorben, die Fracht allemal zum vollen bezahlt. Dies weiß ich aus der praxi, welche mir der Sachen kundige Männer bewähret haben.

§ 302.

Die ſechste und letzte Regel iſt nachſtehende:

> **Der Schiffer kann nicht mehr Fracht begehren, als ihm im Connoſſement verſchrieben worden; er empfängt aber dagegen zugleich, was ihm an Kaplaken, und ſonſtigen Koſten für Havarey, Loots- und andere, auch Monats-Gelder,** (wenn er etwann an den Fracht-Geldern keinen Antheil hat, ſondern die Rheder dieſe für ſich behalten, und ſtatt deren alſo der Schiffer auf monatlichen Sold und gewiſſe Neben-Ergötzlichkeiten dienet) **iſt beſtimmet worden.**

Ich führe dieſe Regel allermeiſt darum mit an, weil ſich iezuweilen Fälle bey uns zutragen, da die Schiffer, wenn ſie Gelegenheit haben, eine andere Fracht zu finden, die erſtere einem andern übertragen, der die ihnen beſtimmte erhöhet, und alſo mit dieſer Zugabe von dem Einlader fodert, der aber um

ſolche

ſolche nicht gewußt, noch in die Uebertragung gewilliget hat, wie es iedoch nach dem, was ich vorhin § 235. angezeiget, die Nothwendigkeit erheiſchet.

Und hierüber iſt mir ein Caſus zur Einſicht gekommen, worinn bey erhabener Klage er nur in die bedungene Fracht iſt vertheilet, der Schiffer aber mit ſeiner plus petitione abgewieſen worden: und weßfalls ich die rationes decidendi hier einrücke, die, zufolge nachſtehender Relation, von der löbl. Admiralität in beregtem Caſu ſind zum Grunde geleget worden.

§ 303.

Relatio in Sachen Melchert Poppen, *modo* deſſen *Mandatarii*, Johann Wietjes, Klägers, *contra* Jürgen Meyer, Beklagten.

1. Schiffer Wiepke Behrens hat von Johann Danens in Gouda im October 1760 eine Parthey Pfeifen theils in Kiſten und Tonnen, theils in Körben, und 28 Rieß Papier nach Hamburg zu bringen übernommen, und dafür an Fracht mit demſelben 33 Fl. 12 Stüv. accordiret. In Rotterdam aber findet bemeldter Schiffer Gelegenheit zu einer andern Fracht, von einem einzigen Einlader. Dieſerwegen giebt er die von Danens empfangenen Güther dem Kläger, einem Rotterdammer Beurtmann, mit dem Fracht-Brief über. Letzterer ſendet hierauf ein von ihm unterzeichnetes Connoſſement an Danens in Gouda, welches an deſſelben Danens Ordre ausgeſtellet, worinn aber die Fracht höher geſetzet iſt, als mit Wiepke Behrens accordiret worden. Danens indoßiret das Connoſſement an Beklagten, Jürgen Meyer, allhier, ſtreichet aber vorher die höhere Fracht aus, und ſetzet die mit Wiepke Behrens accordirte Fracht am Rande. Kläger kömmt mit ſeinem Schiffe anher, liefert die Güther an Beklagten, fordert aber von demſelben 130 mℒ Lübeckiſch Courant an Fracht,

als ſo viel er in ſeinem in Händen behaltenen Connoſſement geſetzet hatte, nebſt 26 m℥ 3 ß an Unkoſten. Beklagter will ihm aber nicht mehr als 33 Fl. 12 Stüv. Fracht und 15 m℥ 15 ß Koſten bezahlen. Darüber wird Beklagter bey dem damaligen Herrn Prætore Wagener citiret, welcher Depoſition der 156 m℥ 3 ß erkennet, und demnächſt die Sache an das Löbl. Admiralitäts-Gericht verweiſet. k)

Daſelbſt klaget Kläger die 156 m℥ 3 ß an Fracht und Koſten ein.

2. Beklagter excipiret in der hauptſächlichen Handlung: Er habe nicht mit Kläger, ſondern mit Wiepke Behrens, und zwar zu einer gewiſſen Fracht, nemlich 33 Fl. 12 Stüv., accordiret. Hätte nun dieſer, ohne des Abladers Conſens, mit Klägern eine höhere Fracht bedungen, ſo müſſe Kläger ſich an dieſen Behrens halten. Doch ſey es nicht zu vermuthen, daß Wiepke Behrens mit Kläger eine höhere Fracht accordiret, weil, nach einem angelegten Atteſtato des Schiffers Wiepke Behrens, dieſer die Waaren, nebſt dem Fracht-Briefe, ohne einer veränderten Fracht Meldung zu thun, an Kläger überliefert habe. Hätte aber Kläger nach eigenem Gefallen eine höhere Fracht, als mit dem Ablader beliebet worden, in ſein Connoſſement geſetzet, und ſolche dem Ablader durch ſeine Zuſendung des Connoſſements aus Rotterdam nach Gouda obtrudiren wollen, ſo ſey er, wegen ſolcher intendirten Ueberſchnellung, ſtrafwürdig. Das veränderte Connoſſement ſey dem Kläger bey ſeiner Anherokunft von Beklagten vorgezeiget, und jener habe darauf an dieſen die Waaren verabfolgen laſſen, ſo er nicht würde gethan haben, wenn er mit Behrens eine höhere Fracht accordiret hätte. Beklagter geſtehet alſo dem Kläger nur 33 Fl. 12 Stüv. Fracht und 15 m℥ 15 ß Koſten, und bittet zu erkennen:

Daß

k) Dies iſt der oben § 217. erwehnte Caſus.

Daß Kläger damit friedlich ſeyn müſſe, anbey Erſtattung aller Advocatur- Procuratur- und Gerichts-Koſten, hingegen Beklagter die bey dem Herrn Ex-Prætore Wagener deponirten 156 mℊ 3 ß wieder zu erheben befuget werden möge.

3. Kläger repliciret: Es gehe ihn nicht an, zu wie viel oder wenig Fracht der Abſender der Waaren zu Gouda mit Wiepke Behrens einig geworden, die Waaren nach Hamburg zu bringen. Deſſen Atteſtatum präjudicire demnach den Kläger nicht, wie denn auch nicht einmal darinn ſtünde, daß Kläger die Waaren für ſo wenige Fracht, als Atteſtans mit dem Abſender accordiret, übernommen habe. Der Abſender Danens müſſe ſich an Behrens, mit dem er contrahiret, und Beklagter ſich an Danens halten.

Kläger habe nicht nöthig gehabt, mit Behrens der Fracht wegen zu accordiren; denn dieſe ſey ſchon in der angelegten Rotterdammer Beurt-Ordnung reguliret, und nach ſolcher Ordnung fordere Kläger eher zu wenig, als zu viel.

Was Danens in dem gegenſeitig beygebrachten Connoſſement pro lubitu angeflicket, gehe den Kläger nicht an. Kläger erinnere ſich nicht, daß Beklagter ihm bey ſeiner Ankunft das verſtümmelte Connoſſement vorgezeiget. Wäre es aber geſchehen, ſo habe dieſe Vorzeigung nicht die Würkung, daß Kläger, wider die Beurt-Ordnung, mit einer ſo kahlen Fracht von 33 fl. 12 St. ſich dürfe abſpeiſen laſſen. Auch dadurch, daß er dem Beklagten getrauet, und die Güther vom Bord fahren laſſen, habe er ſich ſeines Rechtes nicht begeben.

Beklagter ſey auch nicht befugt geweſen, das auf 16 mℊ 4 ß richtig berechnete Loots-Geld auf 6 mℊ herunter zu ſetzen. Dem Schiffer aber ſey nicht anzumuthen, daß er von ſeinem privilegirten Fracht-Lohn noch einige Koſten miſſen ſolle.

4. Beklagter dupliciret: Da dem klagenden Schiffer die Waaren und dabey der Fracht-Brief übergeben worden, ſo habe er ja gewußt, daß die Waaren nicht des Wiepke Behrens geweſen, ſondern derſelbe ſolche deswegen in Gouda eingenommen, um ſie nach Hamburg zu überbringen: und ſey Kläger in das Recht des Behrens, als ſeines Committenten, getreten, und, da jener das präſtiret, was dieſer übernommen, ſo habe er dafür eben dasjenige zu erwarten, was mit Behrens accordiret worden. Denn der Mandatarius könne nicht mehr Recht haben, als der Mandans ſelbſt gehabt.

Entweder Schiffer Behrens habe mit Klägern mehr accordiret, als ihm ſelbſt an Fracht verſprochen worden; oder wenn dem Kläger ein mehrers aus der Rotterdammer Fracht-Liſte zukäme, und Behrens hätte nicht vorher mit Kläger darüber accordiret, ſo könne ſolches weder dem Abſender, noch dem Empfänger der Waare, zur Laſt kommen; ſondern Kläger habe ſich ſolches ſelbſt zuzuſchreiben, oder müſſe es allenfalls mit Wiepke Behrens ausmachen. Denn Kläger ſey an des Wiepke Behrens Stelle getreten.

Die Rotterdammer Fracht-Ordnung gehe Beklagten nicht an; ſondern dieſer halte ſich an des Danens mit Behrens getroffenen Accord, den Kläger durch Uebernehmung erfüllet.

Das Loots-Geld richte ſich nach dem Werth der Güther, und, da die an Beklagten gelieferte von wenigem Belang, ſo ſey auch das Loots-Geld zu enorm angeſetzet.

Hierauf ward am 4 Jul. 1765, wie folget, geſprochen:

5. Es erkennen die zur Löbl. Admiralität verordneten Herren und Bürger auf genommenen Schluß der Acten zu Recht: daß Kläger mit der zu Gouda mit Schiffer Wiepke Behrens bedungenen Fracht der 33 Fl. 12 Stüv. zufrieden zu ſeyn ſchuldig; iedoch wird demſelben, falls er ſich ſeiner Sache getrauet, ratione der mehr geforderten Fracht, an

ſeinen

ſeinen Committenten, den Schiffer Behrens, der Regreß vorbehalten. Was aber die berechneten Speſen der 26 mℒ Cour. betrifft, ſo iſt Beklagter dieſe, ſamt den Fracht-Geldern der 33 Fl. 12 Stüv., innerhalb 8 Tagen an Kläger zu bezahlen, Kläger aber dem Beklagten die Unkoſten dieſes Proceſſes zu erſtatten pflichtig, anbey wird Beklagter die dieſer Sache wegen bey Domino Exprætore Jhro Wohlw. Hrn. **Wagener**, Lt. deponirte 156 mℒ 3 ß Courant nunmehro ex depoſito wieder zu erheben befugt. V. R. W.

6. Wider dieſe Urthel hat Kläger Reſtitution geſucht, und einen Correferenten gebeten.

Kläger iſt nicht damit zufrieden, daß Beklagter nur in die 33 Fl. 12 Stüv. mit den libellirten Fracht-Koſten von 26 mℒ, Kläger hingegen in die Unkoſten dieſes Proceſſes condemniret, und ihm nur der Regreß an ſeinen Committenten Behrens vorbehalten iſt.

Ratione der Fracht wiederholet Kläger ſeine vorige Argumenta.

Ratione der Koſten beſchweret er ſich, weil er kein temerarius litigator ſeyn will, zumalen

1) nicht er, ſondern Beklagter, zu Gericht provociret, und letzterer alſo die Koſten verurſachet habe;

2) Beklagter ihm von den Speſen 10 mℒ 6 ß unbilligerweiſe abziehen wollen, die ihm doch in Sententia à qua zuerkannt wären.

Kläger bittet daher Reformatoriam, ſo wie in Replicis peremtoriis gebeten.

7. Beklagter excipiret in Reſtitutorio: daß er

1) wegen der Fracht auf ſeine vorigen Schriften ſich beziehe;

2) Jn Anſehung der Koſten,

Daß Kläger allerdings ein temerarius litigator geweſen, und ſeine beyden Einwendungen nicht relevant wären.

1) Da

1) Da die Sache über 45 mℤ betrüge, habe er nicht nöthig gehabt, ſich bey dem Herrn Prætore einzulaſſen, ſondern ſey befugt geweſen, an das Admiralitäts-Gericht zu provociren.

2) Da das Loots-Geld ſich nach der Fracht richte, ſey es eine Grace geweſen, daß ihm die völlige 26 mℤ zugebilliget worden.

Beklagter bittet demnach Confirmatoriam cum expenſis ulterioribus, tam Advocaturæ, quam Procuraturæ.

8. Dieſen Exceptionibus in Reſtitutorio hat Klägers Anwald per generalia contradiciret.

Votum:

9. E. Löbl. Admiralität hat mit Recht den Schiffer Wiepke Behrens als des klagenden Schiffers Poppen Committenten angeſehen. Denn letzterer hat nicht mit Danens der Fracht wegen accordiret; ſondern der Abſender Danens hat die Güther in Wiepke Behrens Schiff verladen, und mit dieſem die Fracht auf 33 Fl. 12 Stüv. ſtipuliret. Anſtatt daß Wiepke Behrens die Güther in ſeinem Schiffe anhero nach Hamburg bringen ſollen, giebt er ſie an den klagenden Schiffer mit dem Fracht-Brief über. Dieſer hat alſo gewußt, wie viel Fracht mit Schiffer Behrens bedungen worden. Geſetzt auch, er hätte es nicht gewußt, wie viel der Abſender mit Behrens bedungen, ſo wußte er doch zum wenigſten, daß die Güther dem Behrens, um ſelbige nach Hamburg zu transportiren, mitgegeben worden. Daher hätte er, weil er nunmehro in Behrens Stelle trat, ſich auch bey dieſem erkundigen müſſen, wie viel Fracht der Abſender mit Behrens bedungen hätte. Falls nun der klagende Schiffer mit dieſer accordirten Fracht nicht hätte wollen zufrieden, ſondern nach der Rotterdammer Beurt-Ordnung bezahlet ſeyn, ſo hätte er entweder die Güther nicht annehmen, oder das Surplus von Schiffer Behrens ſich bezahlen laſſen müſſen. Denn er konnte ſich leicht vorſtellen,

daß,

daß, da er in Behrens Stelle getreten, ihm in Hamburg nicht mehr Fracht würde zugeſtanden werden, als der Abſender mit Schiffer Behrens accordiret hätte.

Da nun dem ungeachtet der klagende Schiffer Poppen eine gröſſere Fracht fordert, ſo iſt er auch mit Recht in die Koſten condemniret.

Zwar hat es einen Anſchein, als ob die Koſten hätten müſſen compenſiret werden, weil Beklagter nur 15 m̃ℓ 15 ß an Speſen bezahlen wollen, und gleichwohl dem Kläger die völligen Speſen von 26 m̃ℓ zuerkannt ſind.

Allein, da einestheils nicht dieſe kleine Difference von 10 m̃ℓ, ſondern die geforderte höhere Fracht, Gelegenheit zum Proceß gegeben; anderntheils ex actis nicht zu ſehen war, ob der klagende Schiffer einen Cuxhavener, oder einen Helgelander Lootſen gehabt, letztere aber ſich an kein gewiſſes Loots-Geld binden: So würde es mehr Koſten verurſachet haben, wenn man erſt wegen des Loots-Geldes auf eine Beſcheinigung, wie viel deſſen eigentlich bezahlet worden, hätte interloquiren wollen, als dieſe Kleinigkeit importiret. Daher hat man dem Schiffer lieber die völligen 26 m̃ℓ zuerkennen wollen. Daß man aber in dieſer Kleinigkeit Nachſicht gebraucht, darum iſt der klagende Schiffer nicht von der Erſtattung der Koſten, wegen geforderter höhern Fracht, frey.

Es kann alſo nicht anders, als eine confirmatoria nachſtehendermaaſſen erfolgen:

Werden Acta für beſchloſſen angenommen, und erkennen die zur löbl. Admiralität verordneten Herren und Bürger darauf zu Recht: daß die am 4 Julii dieſes Jahres abgegebene Urthel, des dawider eingewandten nichtigen Reſtitutions-Geſuchs unermeſſen, alles Einhalts zu confirmiren, auch Kläger die Koſten dieſer Inſtanz, richterlicher

Ermä-

Ermäßigung vorbehältlich, dem Beklagten zu erſtatten ſchuldig. V. R. W.

Und ſolchergeſtalt iſt denn auch die Sentenz am 19 Dec. 1765 ausgeſprochen worden.

§ 304.
Uebergang zur Haverey und zu Schiffbruchs-Fällen.

Mehrere Regeln über die richtige Bezahlung der Fracht-Gelder weiß ich nicht anzugeben, und ich meyne nun auch alles das geſaget zu haben, was zu dem bisher beſchriebenen 13, 14 und 15ten Titel im 2ten Theile des Stadt-Buchs von Rhedern, Schiffern und Schiffs-Volk, auch von Befrachtern, ſowohl über eines ieden Obliegenheiten, als nach den unterſchiedlichen Verhältniſſen unter ihnen insgeſammt, zur Erläuterung zu bringen nothwendig geweſen iſt.

Ich ſchreite alſo nunmehro zu den übrigen Titeln, als dem 16ten von **Werfung** und geworfenem Guthe, und zum 17ten von **Schiffbruch** und ſchiffbrüchigen Güthern fort, um auf gleiche Weiſe die darinn enthaltenen Verordnungen über die See-Schäden, und bey einer völligen Verunglückung, ſyſtematiſch abzuhandeln, und nach den neuen Geſetzen zu erklären und zu ergänzen. Und hiebey habe, zum Unterſchied des totalen Verluſtes von Schiff und Ladung, von der **Haverey** im voraus zu bemerken, daß dieſes der Name iſt, womit die **See-Schäden, welche den Schiffen, oder der Ladung zuſtoſſen, auch alle ordinaire und extraordinaire Koſten, welche vom Anfange bis zum Ende der Reiſe erfordert werden**, aller Orten von ieher belegt geweſen ſind: und wie auch eine Haverey nach ihrem Umfange in der **neuen Aſſecuranz-Ordnung** tit. 21. a. 1. umſchrieben wird.

§ 305.
E. Havarie.

Ohne mich bey dem Namen Havarie, Haverey, ſelbſt aufzuhalten, der in allen Sprachen auf einerley Art, dem Wortklange nach, ausgedruckt wird, und der, meines Ermeſſens, von der Suchung eines Havens bey entſtehender Noth und Gefahr, oder vom: Haven müſſen, wie es im art. 10. Stat. hic heiſſet, herzuleiten iſt, [l]) kann ich hier im voraus unangemerket nicht laſſen, daß dieſe Haverey in drey Gattungen, nemlich in die kleine, oder ordinaire, und in die groſſe, oder extraordinaire, auch ſonſt commune und groſſa genannt, wie auch in die particulaire, vertheilet werde; von deren ieder ich nun der Ordnung nach handeln werde.

§ 306.
I. Ordinaire Havarie.

Die kleine und ordinaire Havarie begreift unter ſich alle ordinaire Ausgaben, als da ſind ordinaires Loots- Feuer- Baacken- Pfahl- Schmack- und Lichter-Geld, Everführer-Lohn, Ancorage, ordinaire Quarantaine u. d. gl., wovon die Ladung zwey Drittel, nach Laſten, nicht aber

l) Man hat ſich ehedeſſen gar ſehr darüber gemartert, aus welcher Sprache derſelbe herzuleiten, und ſowohl Herr Langenbeck hat in der Anmerkung über dieſen Artikel, als Herr von Boſtel in ſeiner im Texte bald mit mehrern zu erwehnenden Diſſertation über das Havarie-Geſchäffte § 4. u. f. die verſchiedenen Meynungen zuſammen geſetzet. Es iſt aber wohl diejenige die beſte und natürlichſte, welche der unſterbliche Bürgermeiſter unſerer Stadt, Herr Johann Anderſon, ein in der alten deutſchen Sprache ausnehmend geübter Mann, darüber gegeben hat, die vermuthlich Herr Langenbeck aus deſſen Munde vernommen, und die in dem im Manuſcripto annoch liegenden treflichen Gloſſario ohne Zweifel alſo beſchrieben iſt. Und dieſes iſt eben diejenige, die ich angenommen.

aber nach dem Werth gerechnet, das Schiff aber einen Drittel trägt.

Dies iſt die genaueſte Beſchreibung derſelben in dem *art.* 3. des ſchon angeführten 21ſten Artikels der neuen Aſſecuranz-Ordnung.

Nach dem *art.* 4. wird die bey dem Commercio regulirte Haverey, als von Engelland, Frankreich, Portugall, Italien, Petersburg und Archangel, unter ordinaire Havarien mit begriffen, und wenn ſie ſolchergeſtalt reguliret worden, ſo muß das Schiff die Unkoſten der Heraufbringung der Güther, welche auf dem Elb-Strohm gelöſchet werden, nach dem 6ten Artikel allein tragen. Sie iſt aber von dem Commercio, nach Herrn Langenbecks Anmerkung S. 163. § 9, auf Portugall zu 10 pCt., auf Italien zu 5 pCt., und auf Frankreich zu $1\frac{1}{2}$ ﬔ des Sommers, und $2\frac{1}{2}$ ﬔ oder Livres des Winters, pour tonneau, oder halbe Laſt, reguliret, und dem Winter ſind in Frankreich mehr Monate, als dem Sommer, zugeleget.

Aus dieſer Urſache ſteht demnach in den Certe-Partien entweder überhaupt: mit Havarie und Pilotage ſoll es nach *coutume* und *uſance* von See gehalten werden, oder es wird die Havarie beſonders darinn ausgemacht, wie ſolches in den § 292. und 294. erwehnten Caſibus ſchon angemerket iſt.

§ 307.

II. *Havaria Groſſa.*

Zu der groſſen Havarie gehören drey Eigenſchaften: nemlich

1) daß das Unglück, oder der Schade an Schiff und Guth, zu Verhütung eines gröſſeren, mit reifer Ueberlegung, und mit Wiſſen und Willen des Schiffers und ſeiner Leute, verurſachet werde;

2) daß

2) daß es in Zeit der äuſſerſten Noth, um Schiff und Guth zu ſalviren, geſchehen müſſe; und

3) daß dadurch Schiff und Guth würklich gerettet und ſalviret werde.

Und zu dieſer Havaria groſſa werden, nach dem 7ten Artikel der Aſſecuranz-Ordnung, überhaupt alle auſſerordentliche, zu Rett- und Erhaltung Schiffs und Guthes angewandte Unkoſten, und in ſolchen Fällen entſtandener Schade, gerechnet; welche, nach dem folgenden 8ten Artikel, ſolchergeſtalt über Schiff, Guth und Frachten vertheilet werden, daß 1) das Schiff nach dem wahren Werthe, in dem Stande, wie es aus der See kommt; 2) das Guth nach der Einkaufs-Rechnung, mit den beygefügten Unkoſten, bis an Bord des Schiffes, iedoch ohne die Prämie, und 3) die Fracht, nach Abzug der Volks-Hauer, des Loots-Geldes, und deſſen, was ſonſt zur kleinen Haverey gehöret, gerechnet werden.

§ 308.

Havaria groſſa 1) beym Werfen.

Dieſe groſſe und extraordinaire Haverey trägt ſich nun 1) beym Werfen zu, d. i. wenn ein Schiff in Waſſers-Noth ſich befindet, und es deucht den Schiffer mit ſeinen Officieren gut und nöthig zu ſeyn, daß ſie werfen, d. i. eines Theils der Güther ſich entladen, ſo mögen ſie werfen.

Dies iſt heute zu Tage die Regel zum Werfen, ſo wie ſie auch in der Aſſecuranz-Ordnung tit. 22. art. 2. vorgeſchrieben, und nur dieſes aus einer alten See-Gewohnheit beybehalten iſt, daß es der Schiffer für ſeinen Kopf nicht thun dürfe.

Es ceßiret nemlich, 1) nach veränderten Umſtänden der Fahrt, was im alten Stat. P. 31. und *art.* 1. Stat. h. nach

alter Gewohnheit, da die Kauf- oder Fracht-Leute mitreiſeten, von deren nöthigen **Befragung**, als die ietzo bey der Hamburgiſchen Schiffahrt m) ein non Ens iſt, annoch war verordnet worden.

Was aber hingegen 2) in dieſem art. Stat. von dem **eydlichen Zeugniſſe** beſtimmet iſt, welches zwey oder drey gute Leute abſtatten ſollen, daß es würklich die Noth geweſen ſey, zu werfen, ſolches geſchiehet durch eine ietzt übliche, hiernächſt mit mehrerm zu erörternde, eydliche Verklarung des geſammten Schiffs-Volks, **an dem Orte, wo das Schiff mit den übrigen Güthern wohlbehalten ankommt.**

Auſſerdem aber muß, 3) nach der Aſſecuranz-Ordnung a. 3. zu deſſen Behuf **der Schreiber**, oder derjenige, der deſſen Stelle vertritt, (ſ. oben § 258.) die Umſtände der Noth und eines ieden Meynung, wenn zu werfen reſolviret wird, fleißig notiren, auch eine Liſte von den Güthern, ſo geworfen, oder über das Werfen beſchädiget werden, getreulich verfertigen, oder, nach dem art. 4., wenn die Umſtände und Gefahr alles dieſes zu beobachten nicht verſtatten, ſo viel wenigſtens, als die Zeit leidet, anzeichnen: und iſt ſodann das

m) Denn anderwerts iſt ſie noch üblich, wo nemlich ein ſogenannter Super-Cargo, oder deren mehrere auf den Schiffen, und bevorab den Compagnie-Schiffen, die nach den Colonien fahren, ſich befinden. Und im conſolato del mare iſt die Verordnung darüber c. 281. ſ. auch c. 97. wo auch eine ſollenne Anrede des Schiffers ſtehet, die derſelbe, im Beyſeyn des Steuermanns und des geſammten am Bord ſeyenden Volks, an die Kaufleute zu halten hat, worauf einer der Kaufleute ſelbſt den Anfang machen muß.

Auch in dem Wisbyiſchen See-Rechte iſt die Sache art. 20. und 38. alſo gefaſſet, wie ſie in art. 1. Stat. h., iedoch mit dem Beyfügen, daß wenn der mit auf dem Schiffe ſeyende Kaufmann nicht werfen wollte, der Schiffer es gleichwohl, mit Genehmigung 2 oder 3 des Schiffs-Volks, thun könne, und müſſe. Und alſo iſt immer ein eydliches Zeugniß hinreichend geweſen, das Werfen zu rechtfertigen.

das übrige durch die vorhin erwehnte eydliche Auſſage der Schiffs-Leute zu erweiſen.

§ 309.

Es kann nemlich die Noth und Gefahr, ſowohl bey ſchwerem Ungewitter, als auch bey einem verfolgenden Feinde, um ihm deſto leichter zu entgehen, als welche Noth *in art.* 1. *b.* der Aſſecuranz-Ordnung jener zur Seite geſetzet wird, ſo geſchwinde und unerwartet entſtehen, daß die Bemerkung aller Umſtände keine Zeit hat; und es iſt ſchon in den, von den Römiſchen Kaiſern angenommenen, und in die Pandecten gebrachten, legibus rhodiis de jactu, (welche auch die deutſchen und andere Geſetzgeber zum Grunde ihrer Vorſchriften geleget, und welche ich daher unter einander, und mit den Hamburgiſchen beſtändig vergleichen werde) in L. II. § 1. h. tit. alternative gefaſſet: ſi voluntate vectorum, vel *propter aliquem metum* id detrimentum, factum ſit, hoc ipſum farciri debere.

Es iſt daher auch nicht geſaget, daß die Schiffer eben ſo lange warten dürfen, bis die äuſſerſte Noth ſie würklich überfällt und zwinget, ſondern es iſt genug, wenn die Beyſorge der bevorſtehenden Gefahr ſo groß iſt, daß ſie dergleichen vorzunehmen höchſtnöthig finden: denn es iſt beſſer in Zeiten geworfen, als zu ſpäte gewartet. [n])

§ 310.

Es läßt ſich denn auch a) ſo genau zwar nicht beſtimmen, was für Güther zur Werfung zu nehmen, oder womit der Anfang zu machen; noch weniger aber bey einer ſchleunig und unerwartet aufſtoſſenden Noth Rede und Antwort darüber

 fodern,

n) Weitſen de Avariis § 19. und nach demſelben Herr Langenbeck S. 166.

fodern, wenn die koſtbarſten dazu gewählet worden. Und daher iſt dieſer Punkt im 5ten Artikel der Aſſecuranz-Ordnung wohlbedächtlich, wie folget, gefaſſet:

Der Schiffer ſoll, ſo viel NB. die Zeit und Umſtände zulaſſen wollen, im Werfen dahin ſehen, daß zu Anfang dasjenige, es ſey an Güthern oder Geräthſchaften, geworfen werde, was am wenigſten werth iſt, und deſſen man am leichteſten entbehren kann; wenn aber ſolches nicht zureicht, kann er zu andern Güthern und Waaren greifen.

Natürlicherweiſe ſind indeſſen die oben liegenden wohl die erſten; und wenn gar die Decke des Schiffes gegen die See-Rechte, wovon ich oben § 233. ſchon erwehnet, damit beläſtiget, ſo müſſen dieſe nicht nur zuerſt geworfen werden, ohne daß ſie bezahlet werden, ſondern nichts deſtoweniger, wenn ſie conſerviret, zu andern Güthern, iedoch dem Eigener gegen den Schiffer ſeine Forderung vorbehältlich, mit contribuiren. Das ſteht in dem 8ten Artikel der Aſſecuranz-Ordnung deutlich, und der Grund lieget in dem, was ich am angeführten Orte vorhin ſchon bemerkt habe.

§ 311.

Es gehören aber b) alle Güther ohne Unterſchied zu der Contribution bey geſchehenem Werfen, und alſo ſowohl die geworfenen, als nicht geworfenen Güther; und das ſonſt unter den Rechts-Gelehrten aufgeworfene Problem: ob auch die geworfenen Güther mit in die Rechnung kommen, iſt ſchon nach dem alten Statuto P. 33. und dem neuen a. 2. h. in unſerer Aſſecuranz-Ordnung tit. 22. art. 1. durch ein iedoch mit Ja beſonders ſtark aufgelöſet worden.

Es kommt c) auch nicht auf die Koſtbarkeit oder Geringſchätzigkeit des Werths der eingeladenen Güther an, ſondern

es

es muß der Werth vielmehr die Summe des Beytrags nach Proportion beſtimmen.

§ 312.

Und daher iſt der 3te Artikel in Stat. h. beſonders zu merken, welcher ohne Minderung und Ausnahme, die in Stat. vet. P. 33. ſtehet, überhaupt von *Pretioſis*, die iedoch gemeiniglich dem Schiffer beſonders anvertrauet, und in die Cajüte und in verwahrte Kiſten und Coffres geleget, und gemeiniglich nicht für Fracht, ſondern eine beſondere Belohnung, mitgegeben werden,[o]) nachſtehende Beſtimmung giebt:

Hat Jemand baar Geld, Perlen, oder Edelgeſteine bey ſich in dem Schiffe, und man aus Noth werfen muß; er ſage daſſelbe von ſich, oder nicht, ſo ſoll er gleichwohl nichts deſtoweniger andern, die Güther in dem Schiffe haben, gleich Havarey geben und bezahlen.

Dieſer Artikel iſt ſchon in L. 2. Rhodia § 2. gegründet:[p]) und wenn gleich demnach anderer Orten, z. E. in Holland, noch bis dieſe Stunde, wie Herr Langenbeck S. 179. anmerket, nur die Hälfte des Werths von Contanten und Blöcken zur Contribution gebracht, oder ein Unterſchied hie und

o) ſ. Hanſiſches See-Recht tit. III. a. 15. nach welchem von ſolcher accordirten Belohnung ¼ dem Schiffer und ¾ den Rhedern zugeeignet werden.

p) Die Worte ſind dieſe:
Cum in eadem nave varia mercium genera complures mercatores coëgiſſent, tempeſtate, gravi orta, neceſſario jactura facta erat. Quæſita deinde ſunt hæc: an omnes jacturam præſtare oporteat, *& ſi qui tales merces impoſuiſſent, quibus navis non oneraretur, velut gemmas, margaritas? & quæ portio præſtanda eſt? Placuit, omnes, quorum interfuiſſet jacturam fieri, conferre oportere, quia id tributum obſervatæ res deberent:* itaque dominum etiam navis pro portione obligatum eſſe, jacturæ ſummam pro rerum pretio diſtribui oportet.

da in dem Falle gemacht wird, wie es auch in unſerm alten Stat. P. 34. geſchiehet, da iemand dem Werfen ſeiner Pretioſorum widerſpricht, und alſo auch, wenn es gleichwohl verloren gehet, keine Schadens-Klage anſtellen kann; ſo iſt doch bey uns die Sache nunmehro einförmig, und wird der ganze Werth auch bey Pretioſis zum Grunde der Rechnung geleget: und dieſes beſtärket analogice der Satz, daß wohlbedächtlich von unſern neueſten Geſetzgebern kein Unterſchied gemacht worden, **ob dieſelben angegeben ſind**, oder **nicht**: wiewohl es, was dieſen Satz betrifft, ſchwer zu entdecken iſt, wenn iemand es verſchwiegen hat, und alſo der Contribuirung entgangen iſt.

§313.

Wie iedoch niemand von ſeiner **Kleidung** zur Havarie etwas beytragen, noch für ſeine freye, und keiner Schatzung fähige, Perſon etwas hergeben darf; ſo muß hiezu auch der **Ring am Finger**, ſamt den Juwelen, die ein Paſſagier etwa nicht verſchloſſen hätte, ſondern am Leibe trüge, mit gerechnet werden; nicht weniger alles das, was zu täglicher **Speiſe und Trank** von iemanden mitgenommen iſt, einer Ausnahme davon genieſſen.

Und ſchon l. 2. § 2. & in fine L. Rhod. haben, in Rückſicht auf die Römiſchen Verfaſſungen, die einen Knecht von einem freyen Menſchen unterſchieden, den Ausſpruch gegeben: corporum liberorum æſtimationem nullam fieri poſſe. q)

In

q) Es iſt hier wohl eine überflüßige Frage, und zumalen bey den Kauffarden-Schiffen, ob Sklaven, Gefangene und Negers, womit Handel getrieben wird, einer Schätzung unterworfen? Unſere Schiffer haben ſolche Paſſagieren nicht. Und ſie kommen wohl ſelten auf andere Schiffe, als auf Kriegs- oder doch demſelben gleich zu achtende Schiffe der Compagnien, welche den Sklaven- und Negers-Handel führen.

In Anſehung der zu ſchätzenden Kleidung und Koſtbarkeiten, auch der Conſumtibilien aber, ſcheinet erſtern Anblicks in dieſen Geſetzen die Conferirung davon beſtimmet zu ſeyn. Allein bey genauerer Einſicht erhellet wohl ſo viel, daß dieſe Schätzung nur von denjenigen Dingen zu verſtehen, die verſchloſſen und geborgen gehalten werden, nicht aber von denen, die reſpective zum Gebrauche und zur Conſumption dienen: zumalen da letztere, wenn es nicht ſolche eſculenta & potulenta, z. E. Früchte, Süßigkeiten, Weine und Liqueurs in kleinen Gefäſſen, Bouteillen u. d. g. ſind, welche, um damit zu handeln oder zu verſchenken, ſind mitgenommen worden, im Fall der mangelnden Schiffs-Nothdurft zum allgemeinen Gebrauche müſſen hergegeben werden.[r]) Denn alles dieſes ſteht in dem beregten Lege in dem Sinne namhaft beſchrieben, welchen ich vorausgeſetzt habe.[s])

§ 314.

Und dies iſt auch der See-Gebrauch aller Orten, welcher in *art.* 2. Stat. h. in den verdeutſchten römiſchen Worten des legis Rhodiæ, wie folget, ausgeſprochen wird: **Alle Güther ſeyn pflichtig, den Schaden mit zu tragen, ausbenommen**

r) Dies verſteht ſich wohl nach den Regeln der natürlichen Socialität von ſelbſt. Es iſt aber auch in einigen See-Geſetzen ausdrücklich vorgeſchrieben, und in den franzöſiſchen Ordonances de Louis XIV. Liv. II. a. 31. heißt es: Si les victailles du Vaiſſeau manquent dans le voïage, le maitre pourra contraindre ceux, qui auront des vivres en particuliers, de les mettre en commun, a la charge de leur en payer le prix. Und warum ſollten nicht auch ſelbſt die auſſerordentlichen Eß- und Trink-Waaren im Nothfall können angegriffen werden?

s) Itidem agitatum eſt, an etiam *veſtimentorum* cujusque, & *annulorum* æſtimationem fieri oporteat? Et omnino viſum eſt, *niſi ſi qua conſumendi cauſa impoſita forent:* quo in numero eſſent cibaria, eo magis quod, ſi quando ea defecerint in navigationem, quod quisque habeat, in commune conferret.

benommen freye Leute und Proviant, der zur Unterhaltung und Zehrung wird mitgeführet. Und dieſes begreifet denn auch wohl die Kleidung mit Zubehör in ſich, worüber der 7te Artikel im 22ſten Titel der Aſſecuranz-Ordnung, wie folget, noch deutlicher ſich ausdrücket:

Proviſion des Schiffs, Kriegs-Munition, der Officirer Equipage und Kleider, Gage und Volks-Hauer, contribuiren im Fall von Werfung nichts, werden aber, wenn ſie aus Noth mit geworfen werden, wie ander geworfenes Guth, in der Havarey gut gethan.

Und nur Kraut und Loth, und was ſonſt zur Ammunition und Defenſion gehöret, wird, nach dem 10ten Artikel, unter Haverey nicht mitgerechnet; wenn es nicht, nach dem vorhergehenden 9ten Artikel § 1, durch eine wirklich veranlaßte Defenſion hat müſſen gebraucht und verwendet werden.

§ 315.

Ein mehrers von der contributione propter jactum kann bey Herrn von Boſtel, einem würdigen, ietzo zu Wetzlar die Cammer-Procuratur, auch für ſeine Vaterſtadt, übenden Landsmanne, nachgeſehen werden, als welcher dieſen einzigen Gegenſtand der Havaria groſſa in ſeiner zu Straßburg im Jahre 1735 gehaltenen Inaugural-Diſſertation, *de contributione propter jactum marinum: vulgo Havaria*, zum Augenmerk genommen, ſelbigen aber ſehr ordentlich und an einanderhängend abgehandelt hat; und womit, in Anſehung der römiſchen Geſetze, des verſtorbenen, gleichfalls Hamburgiſchen Rechts-Gelehrten, Hrn. Licentiati Theodor Balthaſar Jacobſen, diſſertatio inauguralis *ad L. Rhodiam de jactu*, welche zu Gröningen im Jahre 1729 ausgegeben worden, zu vergleichen iſt.

§ 316.

§ 316.
2) *Havaria Groſſa* über Güther, die bey der Werfung anderer beſchädiget worden.

Es wird 2) der Schade zur Havaria Groſſa gerechnet, **welcher andern Güthern über die Werfung widerfähret.** Und dies ſteht mit dem Gegenſatze der vor oder nach, und nicht in der Werfung verdorbenen Güther (als deren Schaden zur Particulier-Havarie gehöret) in *art. Stat. vet. P.* 35. und *art.* 4. *Stat. h.*, ſo wie auch im 9 Art. Nr. 7. der Aſſecuranz-Ordnung beſchrieben: und der allgemeine Satz: **was bey dem Werfen, und ſonſt, zu Erhaltung Schiffs und Guths, beſchädiget wird,** faſſet auch die Verordnung des ebenfalls aus dem alten P. 36. wörtlich genommenen *art.* 5. *Stat. h.* analogice mit ein, welcher das von der See, währender Werfung, aus dem Schiffe weggenommene Guth betrifft, und nachſtehendermaaſſen ſelbiges dem wirklich geworfenen Guth gleich ſchätzet.

Wäre es auch, daß man, Ungewitters halben, Guth würfe aus einem Schiffe in die See; und die See, in der Werfung, in das Schiff käme, und nähme das Guth vom Borde, in der Zeit als man würfe, vor oder nach; und das Guth, das die See alſo ausgeworfen hätte, geräumet (d. i. abgeſondert, und in ſeiner Lage frey gemacht) **wäre von dem andern Guthe, damit es belegt war; und man das beweiſen mögte mit dem Schiffer, und denjenigen, die in dem Schiffe wären: So ſoll man das Guth, das die See alſo ausgeworfen hat, zu Rechte gelden, gleich andern geworfenen Güthern.**

Ratio dieſes Artikels ſtecket abermals in der Noth, welche das Werfen verurſachet hat; und die Worte: **daß das Guth geräumet wäre von dem andern Guthe,** bedeuten ſo viel, daß man es aus ſeinem Lager genommen, und aufs Deck ge-

bracht, damit man zu andern Güthern kommen mögte, die man entweder werfen wollen, oder ſchon geworfen hat: nachdemmalen der Schiffer, wie oben § 310. erwehnet, gehalten iſt, ſo viel immer geſchehen kann, eine Wahl zu beobachten, und zu dem, was ſchwer und von wenigern Koſten iſt, am erſten greifen zu laſſen.

Und auch dieſe beyden Articuli ſind aus dem alten Statuto P. 35 & 36. alſo geblieben, wie ſie ex L. 4. Rhodia § 2. genommen ſind. t)

§ 317.

3) *Havaria Groſſa* wegen der Koſten, welche zur Erleichterung des Schiffes anzuwenden ſind.

Es gehöret ferner 3) zur Havaria Groſſa, nach dem *Stat. vet. P.* 39. *Art.* 8. *Stat.* und nach dem 9ten Art. Nr. 3. der Aſſecuranz=Ordnung, wenn ein Schiff auf den Grund feſt geräth, und nun wieder davon abzukommen, fremder Hülfe, z. E. der Leichter=Schiffer, (lichte Schepe in Stat. vet.) gebrauchet, oder löſchen muß, imgleichen nach dem aus dem Wisbyiſchen See=Rechte Art. 55. faſt wörtlich entlehnten *art.* 9. & 10. *Stat. h.* und dem namhaft weiter erſtreckten 9ten Artikel Nr. 2. der Aſſecuranz=Ordnung, das auſſerordentliche Loots=Geld, und die Unkoſten, die ein Schiffer anwenden muß, da ein Schiff leck wird, oder ſonſt wegen eines andern Schadens einen Haven zu ſuchen genöthiget iſt.

§ 318.

t) Sie ſind dieſe: Cum autem jactus de nave factus eſt, & alicujus res, quæ, in navi remanſerunt, deteriores factæ ſunt, videndum, an conferre cogendus ſit: quia non debet duplici damno onerari, & collationis, & quod res deteriores factæ ſunt? Sed defendendum eſt, hunc conferre debere pretio præſente rerum. —

§ 318.
4) *Havaria Groſſa* wegen der in Böthe geladenen Güther.

Auch hier iſt die Gefahr- oder Befürchtung einer Noth in dem erſteren Falle ſowohl, als in dem zweyten, der Grund, warum ſolche Koſten gleich dem Werf-Gelde gerechnet werden: iedoch ſind auch dieſe Umſtände eydlich zu beſtärken, und wann 4) bey ſolcher Erleichterung des Schiffes ein Theil der Ladung in Schmacken, oder andere kleine Fahrzeugen überladen werden muß, und ſolche beſchädiget würden, oder verloren gingen; ſo wird auch ſolcher Verluſt und Schade, nach dem alten *Statuto P.* 40. und 9ten *art. Stat. h.*, ſo wie nach dem 11ten Artikel der Aſſecuranz-Ordnung, dem Werfen gleich gehalten, und dies iſt abermals aus lege Rhodia de jactu § 4. genommen worden. [u])

§ 319.
Gegenſatz des vorigen.

Verginge aber nachgehends ein ſolches Schiff ſelbſt, ſamt dem Reſte der Ladung, und die übergeladenen Güther hergegen kämen wohlbehalten zu Lande, ſo ſind dieſelben, wie es Art. 12. der Aſſecuranz-Ordnung noch deutlicher, als im *Statuto*, ausgedruckt wird, zu des verlornen Schiffs und der Güther Schaden zu contribuiren nicht verbunden. Alldieweilen die Ratio hier ceßiret, warum geworfenes und nicht geworfenes Guth in eine Maſcopey kommen, als welche, wie vorhin erwehnet, dieſe iſt: daß

u) Sie lauten im Lateiniſchen, wie folget:
Navis onuſtæ levandæ cauſæ, quia intrare flumen vel portum non potuerat cum onere, ſi quædam merces in ſcapham trajectæ ſunt, ne aut extra flumen periclitetur, aut in ipſo oſtio vel portu, eaque ſcapha ſummerſa eſt, ratio haberi debet inter eos, qui in nave merces ſalvas habent, cum his qui in ſcapha perdiderunt: proinde tanquam ſi jactura facta eſſet.

daß das Schiff durch die Hülfe von andern Schiffen muß ſeyn gerettet und in den Stand geſetzet worden, daß es ſeine übrige Ladung an den deſtinirten Löſchungs-Platz hat bringen können, und würklich gebracht habe: als auſſer welchem der Schade oder der Untergang ein Gegenſtand der particulier Havarie iſt, wobey die Maſcopey natürlicherweiſe aufhöret, und ein ieder Eigener ſeinen Schaden beſonders tragen muß.

§ 320.
Zweeter Gegenſatz des vorigen.

Und auf eben dieſem Grunde beruhet der 9te und 10te Artikel in der Aſſecuranz-Ordnung, da nach erſterem in dem Falle, da durch Werfung das Schiff bey Ungewitter, oder da es ſeinem Feinde zu entrinnen ſuchet, nicht ſalviret wird, ſondern dennoch bleibe oder genommen würde, die Havarey keine Statt habe, ſondern was an Güthern und Waaren aus dem Schiffbruche, oder des Feindes Gewalt, errettet wird, demjenigen, dem es zugehöret, verbleibet, und zu den verlornen, oder andern geworfenen, Güthern nichts beytragen darf; und da, nach dem 10ten, wenn es ſich begäbe, daß ein Schiff, welches vorher einige Güther geworfen, und dadurch ſich ſalviret hätte, oder den Feinden entgangen wäre, nachgehends auf derſelben Reiſe durch einen andern Unglücksfall zerſcheiterte oder genommen würde, diejenigen Güther, die aus ſolchem letzten Unfall geborgen oder gerettet werden, den Schaden der erſt geworfenen Güther mittragen ſollen, iedoch daß die Unkoſten und das Berglohn vorhero abgezogen werden.

§ 321.
5) *Havaria Groſſa* beym Kappen und Kerben der Maſt und Tauen.

Es gehöret ferner 5) zur Havaria groſſa derjenige Fall, wenn

wenn die Maſt, um Schiff und Guth zu retten, gehauen, oder Tackel, Anker und Tau zu ſolchem Zweck gekerbet werden muß. Und dieſes iſt aus der Vergleichung des *art.* 2. mit dem *art.* 8. *Stat. h.*, die ſich nicht nur in dem 21ſten und 39ſten Artikel des Wisbyiſchen See-Rechtes, und dem alten Stat. P. 33., ſondern auch in L. 3. Rhod. de jactu gründen,[x]) zu ſchlieſſen, da in dem erſten die Befugniß des Schiffers, in dem andern aber durch die Worte: **es iſt zu befahren, daß, wenn ein Schiff an Grund ſegelt, daß Schiff und Guth mögte Schaden leiden**, die Furcht für hinreichend angeſehen wird, um zu dem beſagten Hauen oder Kerben ſchreiten zu mögen. Und daher ſteht auch in der Aſſecuranz-Ordnung Art. 9. Nr. 7., daß **alle zu Rettung Schiffs und Guths gekappte und geſchliepte, oder verſchliſſene Tauen und Schiffs-Geräthſchaften, zur groſſen und extraordinairen Havarie gehören**: womit denn auch das Hanſiſche See-Recht *tit.* 8. *art.* 2., und das Lübeckiſche *lib.* 6. *tit.* 2. *art.* 5. übereinſtimmen: Und wie auch hiezu bey der Hamburgiſchen Schiffahrt kein Conſens des Kaufmanns, wie in art. 2. Stat. h., annoch weiter gefordert werden mag, da ſelbiger nicht mitreiſet,[y]) ſo decidiret auch in dieſem Falle, wie bey allen vorhergehenden angemerket, die Noth allein, die aber denn auch, wie beym Werfen, Löſchen und Erleichtern, niedergeſchrieben, angezeiget und endlich beſtärket werden muß.

§ 322.

6) *Havaria Groſſa* bey dem Schaden aus einer Defenſion, und von Capern und Räubern.

Nicht weniger iſt die Havaria groſſa von Schiff und Guth zu

x) In verbis: cum arbor, aut aliud navis inſtrumentum removendi communis periculi cauſa, dejectum eſt, contributio debetur.

y) ſ. oben § 308.

zu leiſten, wenn a) nach dem *art.* 9. der Aſſecuranz-Ordnung Nr. 1., der Schaden durch die gute Defenſion zugefüget wird, wenn das Schiff mit Feinden, Capern, oder See-Räubern ſchlägt; wenn b) nach dem 4ten Artikel, ein Schiffer mit Capern oder Räubern, zu Rettung des Schiffs und der Ladung, accordiret, und was er demſelben geben muß, oder ihm ſonſten mit gutem Willen abfolgen läſſet; (wovon ich bey dem See-Raube weiters reden werde) wenn c) etwas zur Heilung, Verpflegung und auſſerordentlichen Unterhaltung der, in Beſchirmung eines Schiffs, verwundeten und gelähmten Officiers und Matroſen erfordert, imgleichen den Wittwen und Waiſen derjenigen Männer und Eltern gegeben wird, die im Gefechte geblieben; was d) ein Schiffer ſeinem Volke im Gefechte, oder in andern gefährlichen Zufällen, verſpricht, um ſie dadurch zur tapfern Gegenwehr und Rettung des Schiffes aufzumuntern; imgleichen e) wann in Krieges-Zeiten Armateurs oder Commißions-Fahrer, die nicht zur feindlichen Parthey gehören, Waaren oder ſonſt etwas aus den Schiffen, gegen verſprochene Bezahlung, nehmen, und die Bezahlung nicht erfolget.

§ 323.

7) *Havaria Groſſa* über die extraordinaire Quarantaine-, und ſonſt nicht zu vermeidende, ungewöhnliche Koſten.

Endlich werden in der Aſſecuranz-Ordnung *art.* 9. & 10. *d. t.* auch diejenigen Unkoſten zur Havaria groſſa gerechnet, die bey extraordinairer Quarantaine, und nicht zu vermeidenden ungewöhnlichen Zufällen, erfordert werden.

Die extraordinaire Quarantaine wird hier wohlbedächtlich von der ordinairen unterſchieden, als welche, vorhin § 305. erwehn-

erwehntermaaſſen, zur **ordinairen Havarie** gehöret, worüber Befrachter und Schiffer in der Certe-Partie und im Connoſſement ſich vergleichen. Und für eine ſolche Quarantaine iſt diejenige zu halten, welche in den meiſten Welſchen See-Häven, ſonderlich zu **Venedig**, **Livorno** und **Genua**, Jahr aus Jahr ein alle diejenigen **Schiffe** und mit ſolchen kommende Perſonen und Güther halten, ſo über die See **aus Morea und der Levante** kommen, ſie mögen wegen der Peſt verdächtig ſeyn, oder nicht. Man nennet ſie auch an einigen Orten die **Contumaze**; und es ſind gemeiniglich 40 Tage dazu beſtimmet, ehe die ſogenannte libera practica, d. i. die Obrigkeitliche Erlaubniß, zum Abſegeln gegeben wird. Jedoch wird ſie auch wohl auf die Hälfte gemindert, wenn die Schiffer bey ihrer Ankunft in ſolchen See-Häven, und bey der Angabe der Oerter, woher ſie kommen, und wo ſie ihrer Handlung wegen geweſen, oder wo ſie eingelaufen, darthun können, daß keine Seuche zu der Zeit daſelbſt geherrſchet, und ſie weder kranke Perſonen, noch verdächtige Güther, am Bord haben. [z])

Eine **auſſerordentliche Quarantaine** iſt hingegen diejenige, welche bey den Fällen gehalten werden muß, wo nicht gewöhnliche, oder beſtändige, ſondern nur auſſerordentliche Gefahr von der Contagion an einem Orte, auch nur auf eine Zeitlang, ſich eräuget, wovon die öffentlichen, oder auch Schiffer-Nachrichten, entweder die Gewißheit, oder ein Gerücht mit ſich bringen, und da von der Zeit und der Beſchaffenheit der Seuche, oder auch von der Befreyung derſelben, von den Conſuln, oder Obrigkeiten, den Schiffern Patente mitgegeben werden, welche an den Orten, wo ſie einlaufen, oder die Güther auslöſchen ſollen, zu Behuf der Quarantaine, oder zur Losſchlagung von derſelben, vorgezeiget, und, nebſt den bey

z) ſ. Ludovici c. l. unter Quarantaine.

bey ſich habenden Papieren, und gehaltenem Reiſe-Journal, unterſuchet werden.

§ 324.

Und dieſe wird alſo auch in andern Häven, als welche beſtändig ſolche erheiſchen, angeſtellet.

Bey uns iſt zu Ritzebüttel der ſogenannte Cuxhaven und die Rhede daſelbſt dazu beſtimmet: und es ſind in der Mandaten-Sammlung, unter der im Regiſter befindlichen Rubrik: Ritzebüttel, diejenigen Veranſtaltungen nachzuſuchen, welche dieſerhalben von Zeit zu Zeit haben gemachet werden müſſen; und welche gleich bey der im Munde der Elbe erforderlichen Einnehmung eines Lootſen aus den Gallioten [a]) ihren Anfang nehmen, und von dem alldaſigen Herrn Amtmann dirigiret, und entweder durch gänzliche Ab- und Zurückweiſung der inficirten Schiffe in die See, oder durch mitgegebene Atteſten nach Stade und Hamburg von gehaltener Quarantaine, oder bewährtem Geſundheits-Zuſtande der Schiff-Leute und Güther, und darauf gegebener Freyheit zum Auffegeln an die Stadt, den Schiffern mitgegeben werden.

§ 325.

Was nun alſo in einem oder andern Falle für auſſerordentliche Koſten, für die Liege-Tage, für die Pflege und Mithülfe bey und auſſer einer Quarantaine, und auch ſonſt beym Ankerwerfen auf der Rhede zu verwenden geweſene Koſten, hat müſſen vergolten werden, ſolches wird bey uns, wie anderwerts, wo auf einer Rhede, oder in den Häven, dergleichen Koſten ſich zugetragen haben, zu der Havaria groſſa gerechnet.

§ 326.

a) ſ. oben § 253.

§ 326.
III. *Havaria particularis.*

Zur Particulier- oder Privat-Havarey gehöret derjenige Schaden, der einem Schiffe allein, oder der Ladung allein und insbeſondere, und nicht zu Abwendung gemeinſamer Gefahr, zuſtöſſet, und alſo nicht durch Contribution erſetzet, ſondern von dem Eigener reſpective allein getragen wird.

§ 327.

So wird die Particulier- oder Privat-Havarey kurz, jedoch deutlich, in der Aſſecuranz-Ordnung art. 11. tit. 21. beſchrieben, und ſie beſteht in dem Gegenſatz deſſen, was zur Havaria groſſa gehöret; der bey den dieſerhalben angeführten Articulis unſerer Geſetze von mir bereits zugleich mit angemerket iſt; [b]) worauf ich mich alſo, um eine Sache ohne Noth nicht doppelt zu ſagen, beziehen will, und zugleich anzuzeigen nicht vergeſſe, daß ſie durch eydliche Verklarungen, wie bey der Havaria groſſa, bewähret werden müſſe.

§ 328.
Schiffbruch und ſchiffbrüchige Güther.

Schiffbruch und ſchiffbrüchige Güther ſind aber eigentlich die Benennungen, wodurch man die Fälle ausdrücket, welche

b) Als § 316. im Fall geſchehenen Werfens, § 319. im Fall der Erleichterung des Schiffes, und § 320. im Fall der nach einem oder andern gleichwohl verunglückten oder geretteten Guthe. Und ſo iſt auch Satz und Gegenſatz zwiſchen dem Kaufmann und dem Schiffer, in Anſehung der von jenem zu tragenden Havarey, oder von dieſem zu entgeltenden Schäden, z. E. in Rückſicht auf die Verwahr- und Garnirung § 230. 231. 232. auf das geſchehene Werfen § 233. und auf die Beſchädigung der Güther § 252. ſchon beſchrieben.

welche zur Particulier-Havarey gehören, und wovon der Verluſt und Schade den Eigener des Schiffs, oder des Guthes, allein trifft; ſo wie auch ein geborgenes Schiff und Guth ſeinem Herrn wieder zugeeignet wird, ohne daß er ſie vergelten, oder zu anderer Schaden etwas beytragen dürfe. Dies iſt die Regel in *art.* 3. *Stat. tit.* 17. *P.* 2, welcher aus dem Stat. vet. P. 44. genommen, und aus dem L. Rhodia 5. verdeutſchet iſt.[c])

Und dieſe Regel hat ihren Abfall in der Analogie mit dem hieher beſparten 6ten Artikel von Werfung und geworfenem Guth, als welcher zwar keine Geltung der wiedererlangten geworfenen Güther erheiſchet, wenn ſie aber vergolten, z. E. aufgefiſchet und geborgen ſind, die Erſtattung des Geldes, z. E. des Berg-Lohns, und der Koſten, welche darauf gegangen, oder die Ueberlieferung der Güther an diejenigen, welche ſie haben gelten müſſen, beſtimmet.

Dieſer Artikel iſt aus dem alten Stadt-Buche P. 37. genommen, und darüber hat auch L. 2. § fin. Rhodia de jactu dieſelbe Vorſchrift gegeben.[d])

§ 329.

IV. An- und Ueberſiegelung.

Der jetzt angezogene 3te Artikel Stat. iſt aber auch der einzige, welcher eigentlich von der Particulier-Havarie etwas er-

c) Der lateiniſche Text iſt dieſer:
Amiſſæ navis damnum collationis conſortio non ſarcitur per eos, qui merces ſuas naufragio liberaverunt: nam hujus æquitatem tunc admitti placuit, cum jactus remedio cæteris in communi periculo, ſalva, navi, conſultum eſt.

d) In Verbis: Si res quæ jactæ ſunt, apparuerint, exoneratur collatio, quodſi jam contributio facta ſit, tunc hi, qui ſolverint, agent ex locato cum magiſtro: ut is ex conducto experiatur, & quod exegerit, reddat. Res autem jacta domini manet, nec fit adprehendentis: quia pro derelicto non habetur.

erwehnet, und auſſer demſelben iſt darinn nur der § 245. und § 246. anhero vorbehaltene Punkt der An= und Ueberſiegelung art. 6. 7. und 8. nach wörtlichem Einhalte des alten P. 47. 48. und 49. zu ſeiner Abmeſſung gebracht worden: der mir aber ein vermiſchter Gegenſtand von Havaria groſſa und particulari zu ſeyn ſcheinet, wenn ich den hieher gehörigen 8ten Titel der Aſſecuranz=Ordnung mit Aufmerkſamkeit betrachte, und die beyden Artikel neben einander ſetze, wornach, als nach einem neueren Geſetze, die Sache um ſo mehr alleinig muß beleuchtet werden, weil es nicht nur deutlicher, wie das Statutum iſt, ſondern auch in einem und andern dieſes revidiret und verändert hat.

§ 330.

Der erſte Satz entſcheidet den caſum, wo die Ueberſegelung von ohngefehr, und ohne Zuthun, oder Nachläßigkeit eines oder des andern Schiffers geſchehen, in art. 1. folgendergeſtalt:

Wird ein Schiff in der See, auf der Rhede, oder in einem Haven, in oder auſſerhalb Landes, bey Tag oder Nacht, gutem oder böſem Wetter, von einem andern von ohngefehr an= oder überſegelt, daß es zerbräche, oder gar verſünke, oder auch die Schiffe an einander liefen, antrieben, oder anſtieſſen, und dadurch den Schiffen und eingeladenen Güthern, durch Werfen, oder ſonſt auf andere Art, einiger Schade widerführe; ſo ſoll der Schade über beyde Schiffe, deren Fracht=Gelder und Güther, wie bey andern communen Avarien, berechnet, folglich von einem ieden Schiffe zur Hälfte getragen werden. Jedoch ſind die Rhedere und Befrachtere des Schiffes, welches behalten geblieben, und den wenigſten Schaden gelitten, zu einer mehrern Erſetzung nicht, als ſo viel ihr Schiff und das darinn geladene Guth werth iſt, verbunden.

§ 331.

Der zweete Satz behandelt den caſum, wo der Schaden durch Vorſatz verurſachet worden, und ſetzet dem diesfalls zu führenden Beweiſe ſein Maaß und Ziel, wie folget:

Woferne aber der Beſchädigte beweiſen könnte, daß das andere Schiff mit Fleiß, oder vorſetzlich, ihm den Schaden zugefüget hätte; ſo ſoll derjenige Schiffer, welcher denſelben verurſachet, woferne er nicht mit ſeinen Leuten eydlich ſeine Unſchuld darthun kann, den Schaden ganz bezahlen, ſo weit nemlich der Werth ſeines Schiffes, das den Schaden gethan hat, und der einhabenden Güther ſich erſtrecket; und wird alsdann in dieſem Falle derjenige Schade, den ein ſolches Schiff, welches das andere vorſetzlich beſchädiget, ſelbſt etwa dabey gelitten, nicht mit in der Havarey berechnet, ſondern ſoll von demſelben allein getragen werden.

Und über dieſen caſum iſt mir die folgende gründliche Relation mitgetheilet:

§ 332.

Relatio in Sachen des Schiffers Jaſper Peterſen, *modo* Hinrich Chriſtian Gries, *mand. nom.* des Schiffers Jaſper Peterſen, Klägers, eines, gegen und wider Schiffer Chriſtian Töpp, Beklagten, andern Theils.

§ 1. Kläger klaget mand. nom. des Däniſchen Schiffers Jaſper Peterſen, wider den Roſtockiſchen Schiffer Chriſtian Töpp:

Daß beklagter Schiffer Chriſtian Töpp am 22 Junii 1762, Vormittags zwiſchen 7 und 8 Uhr, dem klagenden Mandanti auf der Elbe begegnet ſey, und, ob ihm gleich nicht nur von letztern zu wiederholten malen zugerufen worden, daß er doch mit

mit ſeinem Schiffe ein bisgen abdrehen möge, ſondern er auch gar wohl umhin gekonnt, Bekagter dennoch, dergeſtalt auf des klagenden Mandanten Schiff loszuſegeln, kein Bedenken getragen habe, daß dadurch die Backbord-Wand zernichtet, der Maſt in der Spor ausgeriſſen, zweene Balken nebſt dem Fiſche zerbrochen, und 2 Fäſſer mit Syrop angefüllet zerſchlagen worden, mehrern Schaden an Tauwerk und dergleichen nicht einmal zu gedenken.

Hierdurch habe der klagende Mandans theils an Unkoſten für die Beſichtigung und Reparation der Schäden, theils an Verſäumniß und Lage-Gebühren, wenigſtens 541 mℊ 14 ß eingebüſſet, (wovon iedoch bey der Klage keine ſpecifique Rechnung beygebracht iſt) der Beklagte hingegen, deſſen Fracht-Gelder mit Befehl beleget worden, habe anhero zum löbl. Admiralitäts-Gericht provociret.

Kläger bittet demnach, den Beklagten in den libellirten Schaden der 541 mℊ 14 ß, cum uſuris moræ & expenſis etiam Advocaturæ, zu condemniren.

§ 2. Der Beklagte hat den 31 Aug. 1765 hauptſächliche Handlung übergeben. In derſelben ſetzet er erſtlich folgendes Factum:

Er, der beklagte Schiffer, ſey am 22 Junii 1762 auf der Elbe, da der Wind Weſten zum Süden gewehet, mit ſeinem ſchwer beladenen Schiffe, welches 10 bis 11 Fuß tief gegangen, und welches der Admiralitäts-Lootſe, Jürgen Bröcker, geführet, bey einem Ebbe-Strohm aufgeſegelt. Ihm ſey in ſolcher Fahrt im Altonaer Sande im Fahr-Waſſer, zwiſchen der Tonne und der Prick, der klagende Mandans, Schiffer Jaſper Peterſen, mit ſeiner Schnigge, einem kleinen leichten Fahrzeuge, womit er die Elbe hinunter laviren wollen, begegnet. Letzterer hätte Waſſer genug gehabt, um ſein leichtes Fahrzeug wenden, und des Beklagten Schiff meiden zu

können, dahingegen Beklagter ſein Schiff, wegen deſſen Gröſſe, und der Untiefe des Waſſers, nicht zu wenden vermogt.

Beklagter und ſein Steuermann, nebſt dem Lootſen, hätten ihm auch zugerufen, nicht vor die Boog zu kommen. Dem ungeachtet hätte klagender Schiffer Jaſper Peterſen des Beklagten Schiff ganz hart angeſegelt, und vielleicht einigen Schaden erhalten, hätte aber auch verurſachet, daß von des Beklagten Schiff ein Stück von den Vorder-Stäben abgeſtoſſen worden, ſolches auch ein Leck bekommen.

Es ſey alſo 1) falſch, daß der Beklagte Urſache zu dem angeblichen Schaden des Klägers gegeben;

2) falſch, daß dem Beklagten von dem Kläger zugerufen ſey, ſein Schiff zu drehen, und daß Beklagter ſolches zu thun mit ſeinem Schiffe im Stande geweſen;

3) falſch, daß Beklagter ohne Bedenken, das iſt, vorſeglich, auf des klagenden Schiffers Peterſen Schiff losgeſegelt habe, und falſch, daß es dem Beklagten möglich geweſen, des Klägers Schiff aus dem Wege zu wenden.

4) Sey der angebliche Schaden ſowohl in facto unerweislich, als in Rechten unjuſtificirlich: und endlich

5) könnte derſelbe allenfalls doch nicht dem Beklagten, am wenigſten ihm allein, aufgebürdet werden.

Gegentheils ſey vielmehr wahr, daß der klagende Mandans, Schiffer Peterſen, lediglich an ſeinem und des Beklagten erlittenen Schaden ſchuld ſey, indem er

1) an kein Warnen, noch an die Umſtände des Fahr-Waſſers und der Schiffe ſich gekehret,

2) Kläger, Peterſen, im Stande geweſen, ſein leichtes Schiff von des Beklagten Schiff abzuhalten; derſelbe Kläger aber

3) ſtatt deſſen an des Beklagten Schiff hart angedränget,

und

und dadurch den angeblichen Schaden an ſein eigenes und auch an des Beklagten Schiff verurſachet habe.

Beklagter läugnet alſo nicht nur den angebrachten Grund der Klage, und die Richtigkeit des angeblichen Schadens ganz und gar, ſondern opponiret auch dem Kläger, daß ſein Principal allein Schuld an den Schaden habe, der Schaden auch von Beklagten alleinig nicht getragen werden dürfe, wenn er auch ſonſt wahr wäre.

Hierauf bittet Beklagter, daß der klagende Anwald ſowohl wegen ermangelnden Beweiſes, als wegen entgegenſtehender Einrede, abgewieſen, und in Erſtattung des dem Beklagten verurſachten Schadens, prævia moderatione, und der angeurſachten Gerichts-Koſten, nach ebenmäßiger Ermäßigung, condemniret werden möge.

§ 3. In Replicis peremtoriis beziehet ſich Kläger auf die in Altona anfangs vor dem Notario Nüſperlin gethane, nachher aber vor dem Herrn Ober-Präſidenten von Qualen beeydigte, Verklarung des Klägers, ſeines Schiffs-Knechts, und zweyer auf Klägers Schiff befindlich geweſenen Paſſagiers. Auf der erſten beyden Zeugniß fuſſet Kläger nicht ſonderlich, indem er ſelbſt geſtehet, daß dieſelben teſtes in propria cauſa, und daher verdächtig wären. Hingegen beſtehet er deſto ſtärker auf das Zeugniß der beyden Paſſagiers, als welche bey der Sache gar nicht intereßiret wären. Dieſer beyden Paſſagiers Zeugniß lautet folgendergeſtalt:

Teſtis 2dus, Johann Michaelis, alt 60 Jahre, als Paſſagier, beſtätiget des Schiffers Ausſage, daß Töpp par force, und recht muthwillig, auf Jaſpar eingeſegelt, obſchon ſie gerufen hätten, und Töpp, da es ſtille, und er ſo nahe geweſen, es wohl hören können.

Teſtis 3tius, Nicolai Kragh, aus dem Amte Tundern, deponiret eben daſſelbe, wie Teſtis 2dus.

Mithin hätten die beyden Paſſagiers des Schiffers Peterſen Auſſage beſtätiget,

daß er unmöglich hätte weichen können, Töpp habe aber Wind und Strohm frey gehabt, und mit einer einzigen Bewegung des Steuers das Unglück verhüten können.

Die Gröſſe des Schadens zu beweiſen, bringet Kläger ein Atteſtatum der hieſigen Schiffer-Alten bey, worinn der Schaden auf 185 m℞ taxiret iſt, und ein Atteſtat der hieſigen Repſchläger Alten, worinn der Schaden an Tauwerk auf 45 m℞ 8 ß geſchätzet iſt.

Da nun Beklagter ſolchergeſtalt den Schaden vorſetzlich veranlaſſet habe, ſo müſſe er ſolchen auch allein wieder gut machen, und zwar um ſo viel mehr, je ſchlimmer die Folgen ſeyn würden, wenn man bey einer ſo vermeſſenen That, die Menſchen und Guth in Gefahr ſetzet, Nachſicht gebrauchte.

Kläger bittet demnach nochmals Erſtattung des libellirten Schadens von 541 m℞ 14 ß Cour. cum uſuris à tempore moræ, und allen verurſachten Gerichts- Advocatur- und Procuratur-Koſten.

§ 4. Duplicando ſetzet Beklagten dem von Kläger angebrachten Beweiſe durch Zeugen einen Gegenbeweis entgegen, indem

1) der in Eyd und Pflichten ſtehende Loots, Jacob Bröcker, atteſtiret:

Daß Töpp ſein Schiff auf dem Altonaer Sand in dem allerflacheſten Waſſer geſegelt, und daſſelbe mit Rocken tief beladen geweſen; daß Kläger ſein leicht beladenes kleines Schnigge-Schiff dicht vor des Beklagten Schiff gewendet, da er doch zu ſeinem leicht beladenen Schiffe Waſſer genug gehabt, um des Beklagten Schiff zu meiden, und dieſes aus dem Fahrwaſſer unmöglich über den Grund hinkommen können; und daß Kläger Peterſen, ungeachtet Beklag-

ter

ter Töpp, er (der atteſtirende Loots) und der Steuermann ihm zugerufen, er ſollte nicht vor die Boog kommen, angedrungen und Schaden an ſeinen Maſt bekommen. Peterſen ſey auch nicht beſchäfftiget geweſen, dem Schaden vorzukommen. Solches wolle dieſer Loots iederzeit mit ſeinem körperlichen Eyde, ſo wahr ihm Gott helfen ſolle, darthun, daß die Sache ſo beſchaffen, wie er vorgeſtellet, und (der Loots) nicht habe weichen können, und ſein Schiff auch ſogleich an den Grund gekommen.

2) Die eydliche allhier aufgenommene Verklarung des Beklagten Schiffs-Volks, in welcher daſſelbe bezeuget:

Daß ſie den 22 Jun. 1762 auf die Elbe gekommen. Daß ſie bey einem Ebbe-Strohm mit ihrem Schiffe, welches 10 bis 11 Fuß tief gegangen, einen Admiralitäts-Lootſen, Namens Jürgen Bröcker, an Bord habend, im Altonaer Sande im Fahrwaſſer, zwiſchen der Tonne und der Prick, geſegelt, und eine von Schiffer Jaſper Peterſen geführte Schnigge, ſo hinunter laviren wollen, ihnen begegnet, welche ihnen dicht vor der Boog gewendet, und der Deponenten Schiff ſo hart angeſegelt, daß daſſelbe gleich etwas leck geworden, und ein Stück von deſſen Vorderſtäben losgeſtoſſen wäre. Sie, Deponenten, hätten wegen flachen Waſſers nicht ausweichen können.

Beklagter füget dieſen Zeugniſſen hinzu: Der Grund der Klage beſtehe darinn, daß von Seiten des Klägers dem Beklagten zugerufen ſey, ſich ein wenig zu drehen: und ſey doch nicht beſtimmet, wie und wohin gedrehet werden ſolle, auch ob der Ruf auf des Beklagten Schiff wirklich vernommen ſey, zumalen der Ruf wider den Wind geſchehen ſeyn müßte, ob zeitig gnug gerufen, und ob es dem Beklagten möglich geweſen, ſich nach dem Zuruf zu richten.

Halte man nun beyderley Zeugniſſe zuſammen, ſo erhelle, daß

a) des Beklagten Schiff ſchwer beladen, und 11 Fuß tief geweſen;

b) daß Beklagter bey einem Ebbe-Strohme, oder ablaufenden und fallenden Waſſer, auf- das iſt gegen den Strohm, geſegelt;

c) daß des Klägers Schiff eine kleine leichte Schnigge, und gar geringe beladen geweſen, deren Tiefe Kläger nicht einmal anzugeben für rathſam gefunden.

d) daß Beklagter mit dem Wind,

e) der Kläger aber mit dem Strohm geſegelt, und

f) beyde ſich im Altonaer Sande, zwiſchen der Tonne und der Prick, das iſt, auf einer ziemlich flachen Stelle, da leicht eine Untiefe zu befürchten geweſen, begegnet seyn.

Der Beklagte habe auch Schaden gelitten, wesfalls er die Rechnungen beyleget; wornach der Schaden an Zimmer- und Arbeits-Lohn, für Beſichtigung und Schmiede-Rechnung 126 mk 9 ß, und für 12 Tage Verſäumniß 192 mk, zuſammen auf 318 mk 9 ß geſchätzet wird.

Es ſey von Beklagten ſo wenig, als von Kläger, zu vermuthen, daß einer dem andern muthwillig und vorſetzlich habe Schaden zufügen wollen. Dergleichen Vermuthung von Leuten, die einander nicht einmal kennten, noch den geringſten Vortheil davon haben könnten, ſtreite wider die Menſchlichkeit. So viel aber ſey gewiß, daß Kläger Peterſen, welcher des Beklagten Schiff in einer ziemlichen Entfernung habe wahrnehmen, und urtheilen können, welchen Gang daſſelbe nach Beſchaffenheit des Strohms, Fahr-Waſſers und Windes nehmen müſſe, mit ſeinem leicht beladenen Schiffe ſelbſt habe ausweichen können und müſſen.

Bey dieſen Umſtänden habe Beklagter nicht einmal nöthig, ſich vig. Aſſecuranz-Ordnung Tit. VIII. art. 2. auf den Eyd, daß er an den Schaden unſchuldig ſey, zu berufen, wiewohl er denſelben mit gutem Gewiſſen abſtatten könne.

Eben

Eben ſo wenig dürfe Beklagter auf die gegenſeitige Schadens-Rechnung handeln. Denn in ſoferne Kläger ſich den Schaden zugezogen, müſſe er denſelben allein tragen, zufolge Tit. VIII. art. 2. der Aſſecuranz-Ordnung. Soferne aber beyde Schiffer ſolchen Schaden zuſammen zu tragen verbunden ſind nach Tit. VIII. art. 1. ſo würde die Diſpache denſelben rechtmäßig, nach der von beyden Theilen angegebenen Berechnung, zu reguliren und diſpachiren wiſſen.

§ 5. Auf dieſe Duplicas wird von dem Kläger tripliciret:

Es laufe auf eines hinaus, ob der Beklagte des Klägers Schiff vorſetzlich und muthwillig, oder durch ein grobes Verſehen, angeſegelt habe, weil culpa lata bekanntlich dem dolo in Rechten äquipariret würde. Langenbecks Anmerkungen zum Schiff- und See-Recht pag. 244 & 248.

Hiebey übergiebt der Kläger einen Riß, welcher von dem Königl. Däniſchen Loots-Capitain verfertiget ſeyn ſoll, wiewohl deſſen Name auf dem Riß ſich nicht befindet. Von dieſem Riſſe ſaget Kläger, daß er den Actis und der Wahrheit gleichförmig deliniiret ſey; und er ſtellet, wenn er nur ſonſt zuverläßig genug wäre, in der That die Sache in ein helles Licht.

Hierauf antwortet Kläger auf das Atteſtat des Admiralitäts-Lootſen Bröcker:

1) daß dieſes Atteſtat nicht recognoſciret, noch
2) beeydiget ſey.
3) Bröcker den 22 Jun. 1762 noch nicht einmal Admiralitäts-Lootſe geweſen.
4) Will Kläger denen Cuxhavener Lootſen das Recht, die Schiffe von Glückſtadt nach Hamburg aufzubringen, beſtreiten.
5) Verrathe ſelbſt der Atteſt des Lootſen Unerfahrenheit. Es wolle behaupten, daß Töpp auf dem Altonaer Sande in dem

dem allerflachſten Waſſer geſegelt, und ſogleich nach der Anſegelung in den Grund gekommen ſey. Nun wiſſe ein ieder, der die Elbe nur ein wenig kennet, daß das Fahr-Waſſer zwiſchen den Tonnen weder das allerflächſte Waſſer ausmache, noch daß des Beklagten einmaſtige Galliote, wenn ſie auch noch ſo tief geweſen, im Fahr-Waſſer an den Grund hätte kommen können; gefolglich hätte Beklagter und ſein Lootſe, wenn man ſie auch von dem böſslichen Vorſatze freyſprechen wolle, weder das Fahr-Waſſer gekannt, noch Tonnen und Baaken beobachtet, welche Unerfahrenheit eine empfindliche Leibes-Strafe verdiene. Der Beklagte ſey mit vollem Winde herausgekommen, Kläger hingegen habe die Elbe hinunter laviret, und ehe er noch im Fahr-Waſſer gekommen, ſich 2 Cabbel-Tauen lang vor dem Beklagten in dem flachen Waſſer nach dem Norder-Wall zugewandt, um ihm den vollen Strohm zu laſſen; Beklagter hätte alſo, zufolge der Zeugen Auſſage, durch eine kleine Bewegung des Steuers, nach Süden zu im Fahr-Waſſer bleiben, und nicht aus dem Fahr-Waſſer nach Norden zu eilen, und dadurch des Klägers Schiff überſegeln müſſen, wobey er ſelbſt aus Unerfahrenheit auf dem Sande zu ſitzen gekommen, zumalen die gewöhnliche Fahrt an dem Orte, wo die Ueberſegelung geſchehen, ſo breit ſey, daß 2 der größten Schiffe daſelbſt vor dem Winde neben einander ſegeln können.

Wider des Beklagten beygebrachte Verklarung wird eingewandt:

a) daß dergleichen Verklarungen von geringer Gültigkeit wären;

b) zwey von Zeugen Jungen von 18 Jahren wären, welche von der Tiefe oder Untiefe der ihnen unbekannten Elbe nicht urtheilen könnten;

c) ihre Auſſage von dem flachen Waſſer, und von der Unmög-

Unmöglichkeit, ausweichen zu können, vor deducirtermaaſſen ganz falſch ſey;

d) das Zeugniß der bey der Sache unintereßirter Paſſagiers entgegen ſtünde, nach welchem Beklagter, ob er gleich Wind und Strohm frey gehabt, doch par force und muthwillig auf Klägern zugedrungen, und die Zeugen aus der Stille des Wetters und wenigen Entfernung mit Grunde ſchlieſſen, daß der wiederholte Zuruf auf des Beklagten Schiff müſſe gehöret ſeyn, dieſe Leute von ſelbſt aber hätten wiſſen müſſen, daß ſie im Fahr-Waſſer hätten bleiben ſollen.

Die Gröſſe von des Beklagten Schiff thue demnach nichts zur Sache, wenn der Schiffer nur im Fahr-Waſſer geblieben, und nicht nach dem Norder-Sande dem Kläger entgegen zugeeilet hätte.

Der chimerique Schaden des Beklagten wäre von den Schiffbauer-Alten nur auf 33 mℓ taxiret, und überdem handle der von Beklagten allegirte art. 2. Tit. VIII. der Aſſecuranz-Ordnung nur von Ueberſegelung, die von ungefehr ſich zutrüge, finde alſo hier bey einer ſo muthwilligen Ueberſegelung keinen Platz, wesfalls Kläger ſein Petitum condemnationis wiederholet.

Die Quadruplicæ ſind den 11 Sept. ad acta promittiret, aber nicht übergeben, und alſo acta in contumaciam für beſchloſſen angenommen, zumalen da ſchon eventualiter per generalia von Beklagten contradiciret worden.

Votum.

§ 7. Falls des Klägers ad Triplicas producirter Riß genugſam glaubwürdig wäre, hätte Beklagter Schuld. Denn er iſt recht im Fahr-Waſſer vor dem Winde die Elbe herauf geſegelt, Klägers Schiff hingegen hat, als es dem Beklagten begegnet, ſich aus dem Fahr-Waſſer lavirend nach dem Norder-

Norder-Wall gewandt. Anſtatt nun, daß Beklagter ſein Steuer nach Süden wenden, und im Fahr-Waſſer bleiben ſollen, hat er bey Anſicht des Klägers Schiffes ſich gleichfalls nach Norden gedrehet, und alſo aus dem Fahr-Waſſer ſich heraus begeben, da es denn nicht fehlen können, daß beyde Schiffe an einander ſtoſſen müſſen.

Wenn der Däniſche Loots-Capitain, der den Riß verfertiget haben ſoll, ein Augen-Zeuge dieſer Begebenheit geweſen wäre, und er ſeinen Riß, oder deſſen Wahrheit, beeydiget hätte, ſo würde man demſelben Glauben beymeſſen können. So aber ſaget Kläger ſelbſt von dem Riſſe nur, daß er den Actis und der Wahrheit gemäß, das iſt, auf die dem Loots-Capitain von dem Kläger vorgebrachte Erzehlung deliniiret ſey: gefolglich muß die Glaubwürdigkeit des Riſſes aus andern Gründen, als aus des Klägers Geſchichts-Erzehlung, hergenommen werden.

Kläger vermeynet, der Riß ſey durch die eydliche Verklarung der beyden auf der Schnigge befindlich geweſenen Paſſagiers genugſam beſtätiget. Nun läſſet man dieſelben, als die bey der Sache gar nicht intereßiret ſind, gerne für glaubwürdige Zeugen paßiren. Nur iſt ihre Depoſition gar zu kurz, und ihr Schluß, daß der Beklagte recht par force, und muthwillig, angeſegelt ſey, iſt nur auf des Klägers Ausſage, welche dieſe Paſſagiers alles Einhalts beſtätigen, gegründet. Was ſie aber von einem geſchehenen Zuruf hinzufügen, bedarf noch einer weiteren Unterſuchung, ob der Zuruf auf des Beklagten Schiff vernommen, und ob es dieſem möglich geweſen ſey, dem Kläger auszuweichen.

Soll der Paſſagiers Ausſage für einen rechtsbeſtändigen Beweis paßiren, ſo müſſen ſie Punktweiſe über Artikeln und Interrogatoria ordentlich und eydlich abgehöret werden. Alsdann wird dem Beklagten ſein Gegen-Beweis auch reſerviret,

woju

wozu er den Admiralitäts-Lootſen Bröcker, iedoch daß dieſer gleichfalls über Artikeln und Interrogatoria vernommen werde, gebrauchen kann.

Zwar pfleget man ſonſt in Sachen, die ſummariſch geführet werden ſollen, wie die Admiralitäts-Sachen ſind, es wohl bey bloſſer Beeydigung unverdächtiger Zeugen bewenden zu laſſen, ohne daß die langwierige Formalität mit Beweis-Artikeln und Interrogatoriis genau obſerviret werde; daher man cæteris paribus, und wenn ſonſt keine verdächtige Umſtände vorkommen, es auch wohl bey einer bloſſen eydlich aufgenommenen Verklarung bewenden läſſet. Falls aber die Umſtände erfordern, daß die Sache in ein helles Licht geſetzet werde; ſo wird auch bey löbl. Admiralität der Beweis und Gegen-Beweis durch Zeugenführung, nach der Gerichts-Ordnung, erlaubet: nur werden regulariter keine Deductiones rotulorum admittiret.

Langenbecks Anmerkungen über das Hamb. Schiffs- und See-Recht pag. 326. § 68.

Da nun die eydliche Verklarung der Paſſagiers eines Theils ſo kurz iſt, daß man nicht ganz ſicher darauf bauen kann, und andern Theils dieſelbe durch die allhier aufgenommene Verklarung des Beklagten Schiffs-Volks, und den Atteſt des Admiralitäts-Lootſen Bröcker, entkräftet wird; ſo iſt kein anderes Mittel vorhanden, die Wahrheit an den Tag zu bringen, als daß Kläger die Auſſage der Paſſagiers ordentlich in articulos redigire, und dieſelbe, nach Inhalt ſeiner Triplicarum und des dabey angelegten Riſſes, dahin richte:

Daß dem Beklagten nicht allein von des Klägers Schiff laut und verſtändlich zugerufen ſey, ſondern auch, daß Beklagter das volle Fahr-Waſſer frey gehabt, und dieſer, wie Kläger gegen Norden laviret, mit leichter Mühe und ohne Gefahr das Steuer beſſer Südwerts hätte lenken können,

können, daß Beklagter aber ſtatt deſſen ſich Nordwerts aus dem Fahr-Waſſer heraus begeben, und ſolchergeſtalt dem Kläger, wo nicht vorſetzlich, iedoch ganz unvorſichtigerweiſe, Schaden verurſachet habe.

Bliebe alsdann, bey geführtem Beweis und Gegen-Beweis, noch einiger Zweifel, ſo wird, nach dem art. 2. Tit. VIII. der Aſſecuranz-Ordnung, der Schiffer (da ſeine Leute bereits in der Verklarung geſchworen haben) noch eydlich ſeine Unſchuld darthun müſſen.

Referens wollte alſo in dieſer Sache dem Kläger die Ausſagen ſeiner aufgehabten Paſſagiers ordentlich in articulos zu redigiren, und dieſelben, wie vor erwehnet, einzurichten injungiren.

Und dieſem gegründeten Voto zufolge iſt denn auch bey der löbl. Admiralität am 21 Nov. 1766 geſprochen worden.

Auf hierüber in Reſtitutorio geſchehene Anzeige des Klägers, daß von dem einen Paſſagier, Johann Michaelis, er nichts anders in Erfahrung bringen können, denn daß derſelbe, ein 64jähriger Mann, in Norwegen geſtorben, der zweete, Nic. Kragh, aber ſich in dem Amte Tundern aufhalte, und ſubſidiales dahin gebeten, auch ſuppletorium & alteriora competentia ſich reſerviret; ſo ward, nach hinc inde verhandelten Actis, am 2 Jun. 1767, wie folget, geſprochen:

Die zur löbl. Admiralität verordneten Herren und Bürger erkennen, auf vorhin genommenen Schluß der Acten, zu Recht: daß Kläger den angegebenen Tod des Zeugen Michaelis in Norwegen gehörig zu beſcheinigen ſchuldig, es wäre denn, daß Kläger eydlich erhärten könnte, daß er den eigentlichen Aufenthalt dieſes Zeugen bisher nicht in Erfahrung gebracht, auch, aller angewandten Mühe ungeachtet, keine Nachricht davon erhalten können. So viel aber den Zeugen Nic. Kragh betrifft, wird Kläger mit ſeinen übergebenen Beweis-

Arti-

Artikeln, dem Beklagten Interrogatoria, Gegen-Beweis & quaevis competentia vorbehältlich, admittiret, und werden zu Abhörung dieſes Zeugen Subſidiales an das Amt Tundern erkannt, auch wird Dno Secretario deren Ausfertigung und zugleich dem Subſidial-Schreiben zu inſeriren, daß zu der Abhörung dieſes Zeugen über die angeſchloſſenen Artikeln und beyzulegenden Interrogatoria ein geraumer Terminus möge angeſetzet, und ſolcher Termin dem hieſigen Admiralitäts-Gerichte bey Zeiten, um dem Beklagten davon Nachricht zu geben, kund gethan werden, hiemit committiret.

Hierauf iſt aber die Sache liegen geblieben, bis am 1 Oct. 1768 Beklagter gebeten, dem Kläger ſub pœna amiſſionis cauſæ die ſchleunige Befolgung zu injungiren, dem am 20 Oct. Kläger per gener. contradiciret, und Anwald angezeiget, daß Kläger gleich nach ſeiner Retour den ihm injungirten Eyd abzuſtatten nicht ermangeln würde. Wobey denn die Sache bis annoch beſtehen geblieben iſt.

§ 333.

F. Bergung der Schiffbrüchigen Güther.

Was ferner in dem zuletzt erörterten Titulo Statuti von Schiffbruch und ſchiffbrüchigen Güthern erwehnet wird, ſolches betrifft die Rett- und Bergung derſelben, von welcher zuvörderſt a) nach dem Artikel Statuti von 1497. P. 42. in dem erſten Artikel eine abgemeſſene Ordnung, welche von den Schiffs-Leuten dabey zu beobachten iſt, in den folgenden Worten beſchrieben zu ſeyn ſcheinet:

Wann ein Schiff zerbricht, ſoll der Schiffer zuvörderſt retten und bergen das Volk, darnächſt das gerede Guth: darnach mag er wohl bergen ſeine Tauen, und was er ſonſten mehr kann: und alsdann

ſoll er den Fracht-Leuten, da ſie es begehren, ihr Guth zu retten, das Both gönnen. (d. i. nach heutiger Beſchaffenheit der Schiffahrt: für die Boths- und Schiffs-Leute, zu Rettung aller übrigen und ihrer eigenen Güther, ſie mit demſelben ab- und an Land fahren laſſen.) Und das Schiffs-Volk ſoll ſchuldig ſeyn, des Kaufmanns Guth und Schiffs-Geräthſchaft zu retten helfen, um ein billig Berg-Lohn: und da ſie ſich deſſen verweigerten; ſoll der Schiffer ihnen keine Hauer, und etwas anders, zu geben ſchuldig ſeyn.

§ 334.

Allein die Nummern: zuvörderſt, demnächſt, und darnach, ſind in dieſem Artikel wohl nicht, wie zum erſten, zum zweyten, und zum dritten, anzunehmen; denn, wann das Volk ſich zuerſt retten ſollte, ſo würde es ſich ja wohl um die Güther nicht weiter bekümmern dürfen, welches doch das Geſetz erfordert. Es iſt alſo die Vorſchrift dieſes Artikels wohl dieſe:

Die Schiffer und Schiffs-Leute ſind ſchuldig, nicht nur ſich ſelbſt, ſondern auch das Guth zu retten und zu bergen, was, wie- und durch wen- und durch weſſen, wenn ſie ſich an Land geſetzet, geſuchte Hülfe, ſie beſt können und mögen; und zwar bey Verluſt der Fracht und Hauer, bey verweigerter möglichen Hülfe, und gegen den Genuß einer Belohnung, und ihnen vorzüglich beſtimmten Berg-Geldes in dem Falle, da ſie ſich eifrig und handveſt bewieſen haben, weſſen letzteren ſchon oben § 278. iſt gedacht worden.

§ 335.

So lautet auch das Wisbyiſche See-Recht *art.* 15. Und damit kommt unter andern auch das Hanſiſche *tit.* 9. *a.* 4.

a. 4. und das Lübeckiſche *L.* 6. *tit.* 3. im 5ten und 6ten Artikel überein, als nach deren erſterem zwar der Schiffer zuerſt die Leute mit ſeinem Bothe oder Eſping an das Land (d. i. wie ich oben gedacht, um Helfer und Mit-Retter zu ſuchen) führen, darnach Tackel, Taw, und des Schiffes Redtſchaft bergen, und der Fracht-Leute Guth, durch Anleihung Bothes und Volks, gegen billig Berg-Lohn, nach Erkenntniß guter Leute, bergen ſoll; aber auch, nach dem 6ten Artikel, gegen die ſich wegernden Schiffs-Leute folgendes verordnet iſt:

Alſo auch, wann ein Schiffer in Noth mit Schiffbruch oder Stranden käme, und einer oder etliche wollten dem Schiffer nicht bergen helfen, ſondern entliefen ihm, der oder dieſelbigen, wo ſie angetroffen in einer Hanſee-Stadt, oder Comptor, und deſſen überwieſen, ſollen zum erſten im Gefängniß zwey Monate mit Waſſer und Brodt geſtrafet werden: kommt er zum andern mal, ſoll er drey Monate obgemeldte Strafe leiden, und ihm dazu ein Zeichen an ſeinen Backen gebrandt werden.

Jedoch, wenn man practiſch von der Sache redet, ſo muß wohl, was die den Schiffs-Leuten obliegende, und ſo ſtark verpönte, Pflicht anbetrifft, ein Unterſchied in Anſehung des Orts, woſelbſt der Schiffbruch, oder die Strandung, exiſtiret, gemacht werden. Iſt dieſes im Strohm auf einer Sand-Banke, ſo iſt wohl keine Möglichkeit vorhanden, daß das Volk, mit Gefahr ihres eigenen Lebens, mitten im Waſſer, ohne einige andere Hülfe, auf Bergung der Güther gedenken könne, weil ſie nichts weiter, als ihr Schiffs-Both, bey ſich haben, worinn ſie wenig fortbringen können, und nur auf die Rettung ihrer eigenen Perſonen bedacht ſeyn müſſen. Geſchiehet die Strandung aber an einem veſten Ufer, wo ſie

Hülfe erhalten, und wieder ans Schiff gehen können, ſo iſt es ihre Pflicht, zuerſt die Kaufmanns-Güther, und nachhero auch die Tackellage ꝛc. dem Schiffer mit retten zu helfen. Und in ſoferne laſſen ſich alle angeführte Geſetze alsdann völlig anwenden.

Es iſt aber, nach ietziger Art der Schiffahrt, wo die Schiffe und Güther dem Führer allein anvertrauet werden, dieſem Geſetze, und beſonders dem Hamburgiſchen, hauptſächlich annoch mit anzufügen, daß der Schiffer vor allem ſeine Schiffs-Papieren, zum Beſten ſeiner Rheder und Einlader, zu retten ſuche, damit ſie, wegen des unter ſich auszumachenden Schadens, zur Rechnung kommen mögen.

§ 336.

Fracht von geborgenen Güthern.

Zerbricht nun b) ein Schiff, die Güther aber werden geborgen, ſo ſoll, nach dem 2ten Artikel, der Schiffer Fracht haben pro rata des Weges: oder es ſoll in des Kaufmanns Gefallen ſtehen, das Guth für die Fracht liegen zu laſſen. Was aber nicht geborgen wird, davon iſt der Kaufmann Fracht zu geben nicht ſchuldig.

Auch dieſer Artikel iſt aus dem alten P. 43. wörtlich wiederholet, und nur hinzugeſetzet, daß es in des Kaufmanns Gefallen ſtehe, das Guth für die Fracht liegen zu laſſen: welchem die Regel zur Seite ſtehet, daß, was nicht geborgen wird, davon keine Fracht bezahlet werde. Ich habe von dieſem principio oben § 299. und 300. ſchon geredet, und es auf die dazu gehörigen Fälle angewendet.

§ 337.

G. Strand- und Bergungs-Recht.

Hiernächſt iſt, in Rückſicht auf die ehemaligen, anderer Orten ausgeübten Strand-Rechte; im 4ten Artikel ex Stat. vet. P. 45. zwar heilſamlich verordnet: und es iſt auch bey uns, wie gleich folgen wird, mit Ernſt und Schärfe gegen die Uebertreter eingeführet, daß geworfene, ſchiffbrüchige und ſeedriftige Güther ſich niemand anders zueignen möge, denn derjenige, dem ſie zuvor zugehöret haben: dagegen keine Sitten, Geſetze, oder Gewohnheiten helfen mögen, die ſonſt in Schiffahrt, oder Handlung zu Waſſer, beſtehen, und gebraucht werden mögen vor Recht; ferner auch, mit Abſchaffung alles dieſſeitigen Strand-Rechtes, in dem 5ten Artikel bloshin eine Belohnung der Berger nachſtehendermaaſſen geſetzlich beſtimmet:

> So iemand ſchiffbrüchig Guth berget, und holet es über Reff, oder in der See, der ſoll haben den dritten Theil: es wäre denn, daß er es ohne ſonderliche Gefahr bey gutem Wetter bergete; ſo ſoll er davon, nach Gelegenheit und Erkenntniß guter Leute, was die Billigkeit erfordert, zu genieſſen haben. Wofern es aber iemanden zufällig an des Schiffes Bord getrieben käme, entweder er läge vor Anker, oder ſegelte, oder wäre in ſeiner Fahrt; ſoll ihm der zwanzigſte Pfenning allein davon bezahlet werden.

Allein es finden ſich, leider! in Strand- und Unglücks-Fällen, welche unſere Kaufmannſchaft und Schiffahrt betreffen, an vielen Orten noch immer Spuren der unrechtmäßigen Behandlung der Strand-Vögte und Berger, zumalen derjenigen unter letzteren, die von allen Seiten unberufen ſich einfinden, und wohl gar bey entſtandenen, oder auch nur anſcheinenden

Stürmen aus andern Häven darauf lauren, ob nicht einem Schiffe, welches dadurch gelitten haben mögte, nach- und ein Raub-Guth daraus zu ſuchen ſey: und die alſo, wenn auch noch dem Schiffe zu helfen, oder die Güther für die Eigener zu retten ſeyn mögten, ſelbiges zu Grunde richten, und davon, wie von den Güthern, ſich Meiſter zu machen eifrigſt und thätigſt beſchäfftigen: darauf auch das Geborgene von Schiffs-Geräthſchaften und Waaren, ohne Angabe bey der Landes-Obrigkeit, in ihre Heymath bringen, oder damit unterwegens in Ströhme und Häven einlaufen, und ſie zuerſt verheimlichen, hernach aber unter der Hand zu ihrem Nutzen anbringen und verkaufen.

§ 338.

Exceſſe beym Bergen an den Gegenden der Elbe und im Munde derſelben zur Nord-See.

Und dieſes zeigt ſich auch beſonders in dem Munde der Elbe, oder vor demſelben in offener Nord-See, mehr denn zu ofte, mit Ausübung ſolcher Gewaltthätigkeiten, und mit ſolchem Verdrengen der, zum Bergen die Hand bereits anlegenden, eigenen Schiffer und Schiffs-Leute, die unter geſitteten Staaten, durch eine den gemeinſchaftlichen Geſetzen gegebene Kraft, billig verbannet ſeyn ſollten: als welche denſelben die ſchwereſte Beſtrafung an Leib und Guth beſtimmet haben, wenn ſie zur Wiſſenſchaft und zur Rüge gebracht werden.

§ 339.

Neueſte allgemeine Geſetze wegen des Bergens, inſonderheit an den Elb-Ufern, und vor derſelben in der Nord-See.

Es würde zu weitläuftig fallen, und von meinem Zwecke, welcher nicht iſt, ein Natur- und Völker-Recht vom Stranden

den und Bergen zu ſchreiben, ſondern alleinig darinn beruhet, das Bergen in unſern Elb-Gegenden, und zumalen das Hamburgiſche auf der Stadt Gebiete, zur Erörterung zu bringen, mich zu ſehr entfernen, wenn ich alle die Geſetze durchgehen wollte, welche wegen des Strandens und Bergens in anderen Staaten, und zwar beſonders auch in Anſehung der Begönſtigungen unſerer Kaufmannſchaft, derſelben Schiffahrt in alten und neuen Zeiten durch die feyerlichſten Verträge und Privilegia angediehen ſind; und es gebraucht auch deſſen um ſo weniger, als eines, und das andere, in der nicht zu oft zu belobenden Schubackiſchen Commentation *de jure littoris*, wovon nunmehro der erſte Theil verdeutſcht erſchienen iſt, ſolchergeſtalten iſt erſchöpfet worden, daß es weder einer Erläuterung, noch eines Zuſatzes, bedarf: und wohin ich denn auch bereits in dem 12ten § der Geſchichte und Einleitung die Nachweiſung gegeben habe.

Ich begränze mich alſo billig bey der Ausführung derjenigen Geſetze, welche von den Elb-Staaten, und mit denſelben auch von den Vätern unſerer Stadt, zu möglichſter Abſchaffung alles Unweſens beym Bergen und Retten, in ſich eräugenden Strand- und Schiffbruchs-Fällen, nicht nur ſind verkündiget, ſondern auch in Uebung bis auf dieſe Zeit gebracht worden: und gegen deren Eludirung, ſo wie es die Erfahrung an die Hand giebt, noch immer mehrere Vorkehrungen, ſowohl gemeinſchaftlich, als von ieder Elb-Obrigkeit beſonders, ins Werk gerichtet werden.

§ 340.

I. Beſondere Königl. Däniſche u. Fürſtl. Holſteiniſche Strand- und Bergungs-Verordnungen.

Und hier will ich den Anfang mit den ſowohl Königl. Däniſch- als Fürſtl. Holſteiniſchen Anſtalten an dem nordlichen

Elb-Ufer machen, als die ich ihrer Verbindung halber hier zuſammen ſetze; iedoch auch nicht weiter, als auf die Regierung Königs *Chriſtiani V.* zurücke gehen: als welcher Monarch zuerſt dem Bergen ein gemeſſenes Ziel gegeben hat. Und hiebey will ich die Worte aus des Herrn Syndici Schubacks Munde entlehnen, welche, von der 144ſten Seite der deutſchen Ausgabe ſeines Werks an, und ferner, dieſe ſind:

"Unter den Däniſch-Holſteiniſchen Geſetzen findet ſich von König **Chriſtian dem Fünften** eine beſondere Verordnung f) von Schiffbrüchen und ſchiffbrüchigen Güthern, in welcher, inſonderheit wegen Aufbewahrung und Wiederauslieferung der Schiffbruchs-Güther, eine vortrefliche Verfügung gemacht iſt. Auch hat man von eben dieſem Könige hierüber eine beſondere Verordnung von 1687.g) Herzog **Friederich der IV.** zu Holſtein hat im Jahre 1695 den 11 April den Einwohnern der Inſel **Helgeland**,h) die nicht weit von der Mündung der Elbe lieget, das Privilegium, welches ihnen vormals vom Herzoge von Holſtein, **Adolph**, gegeben worden, für die Bergung der Schiffbruchs-Güther einen Lohn zu for-

f) Der hieher gehörige art. 4 iſt nota v) ganz eingerückt.

g) Sie ſteht im Anhange der Documenten der lateiniſchen Ausgabe N. 57.

h) Damals war nemlich die Inſel Helgeland noch unter Fürſtlicher Botmäßigkeit: ietzo aber iſt ſie unter Königlicher: und die Helgelander ſind von ieher zum Bergen ſehr emſig, aber auch ihrer Räubereyen halber berüchtigt geweſen; die aber in neueren Zeiten, nach den ergangenen Landesherrlichen Verordnungen, in gewiſſer Maaſſe ſind vermindert, wenigſtens ſchärfer, als vorhin, eingeſehen und geahndet worden. Die neue Verordnung iſt vom Jahre 1706, und zu Gottorp ausgegangen. ſ. c. l. S. 222. not. f) und von dem ſchlechten Ruf der Helgelander, welcher in neueren Zeiten vornehmlich die Königl. Großbritanniſche Regierung zu Stade zu den ſchärfſten Verfügungen gegen ſie aufgebracht hat, S. 223. not. g)

fordern,[i]) beſtätiget,[k]) und nachgehends König Friedrich der IV. zu Copenhagen den 21 März 1705 eine Verordnung vom Strand-Rechte gemacht,[l]) welche alles dasjenige enthält, was von den Strand-Bewohnern im Falle eines Schiffbruchs zu beobachten iſt, nebſt den Strafen derer, die entweder den Schiffbruchleidenden ſelbſt, oder dem Königl. Fiſco, Unrecht thun.[m])„

§ 341.

i) Und das war der vierte Theil der Schiffbruchs-Güther. ſ. c. l. S. 218.

k) ſ. dieſe c. l. unter den Documenten N. 59.

l) Sie iſt zu Altona gedruckt worden, unter dem Titel: Allergnädigſte Verordnung des Strand-Rechts in Ihro Königl. Majeſtät zu Dännemark, Norwegen ꝛc. Reichen und Landen. Altona 1729. in 4to.

m) In der Note b) S. 147. iſt das merkwürdigſte, wie folget, daraus angeführet worden, welches ich hier, zu geſchwinder Einſicht des Leſers, daraus nachſchreiben will, weil keine treflichere Verfaſſungen ſeyn mögen:

„Der erſte Artikel will, daß diejenigen mit der ſchwerſten Strafe beleget werden ſollen, welche Feuer am Strande anzünden, um die Seefahrenden dadurch zu verführen, oder die zum Beſten derſelben aufgerichteten Zeichen verrücken, und dadurch Schiffbrüche mit Fleiß veranlaſſen. Der zweete Artikel befiehlet, daß am Strande Feuer und Licht mit groſſem Fleiſſe unterhalten und bedecket werde, damit Seefahrende dadurch nicht auf Irrwege und Klippen gerathen mögen. Der dritte Artikel befiehlet den Lootſen, auf die Gefahr-leidenden Schiffe ein ſorgfältiges Auge zu haben: und den Bewohnern des Strandes, wenn ein Schiffbruch unvermeidlich iſt, den Seefahrenden mit einem Zeichen zu bedeuten, was für ein Ort das Schiff an Strand zu ſetzen am bequemſten ſey; und wenn ſichs iemand unterſtehen ſollte, ein falſches Zeichen zu geben, daß ſelbiger am Leben geſtrafet werden ſoll. Der ſechſte Artikel verbietet allen und ieden, ſowohl den Schiffbruchleidenden ſelbſt, als auch denen, die den Strand gepachtet, ingleichen denen, die von den geborgenen Waaren etwas gekaufet haben, ſelbige vom Strande wegzubringen, wenn nicht der Amtmann, oder Zöllner, dabey gegenwärtig iſt, damit nicht iemand die Gelegenheit ergreifen möge, den Königlichen Zoll zu betriegen. Der vierzehnte Artikel

§ 341.

"Es kann nun zwar hiernächſt nicht geläugnet werden, daß zu den Zeiten dieſes Königs, und vornehmlich beym Anfange dieſes Jahrhunderts, ſich einige Exempel finden, aus welchen erhellet, daß der Schiffbruchs-Vortheil nicht ganz ungebräuchlich geweſen, und zwar dergeſtalt, daß gemeiniglich der eine Drittheil der aus dem Schiffbruche geborgenen Sachen dem Fiſco anheim gefallen, der andere den Bergern zuerkannt, und der letzte (mithin nur ein geringer Reſt) den Eigenthümern

tikel verordnet, daß der Schade, der den Eigenthümern der Schiffbruchs-Güther durch Diebſtahl oder Raub verurſachet worden, wenn kein dieſes Verbrechens Schuldiger entdecket werden kann, durch einen Einſchuß der ſämmtlichen Einwohner ſolches Ortes erſetzet werden ſolle. Der funfzehnte Artikel will, daß derjenige, ſo geraubte Schiffbruchs-Güther anzeiget und entdecket, von ſolchem Zuſchuß frey ſeyn, und den ſechsten Theil der geraubten und wieder hergeſtellten Güther zur Belohnung haben ſolle. Der ſiebenzehnte Artikel ſchlieſſet die Amtleute und Zoll-Bediente von Pachtung des Strand-Rechts und Erkaufung der Schiffbruchs-Güther aus, ſchreibet ihnen ihre Pflichten im Schiffbruchs-Falle vor, und befiehlet den Bewohnern des Strandes, wenn ſie gleich mit den Schiffern wegen des Berg-Lohns keinen Vergleich haben treffen können, ihnen dennoch zu Bergung der Güther ihren Beyſtand nicht zu verſagen. Der neunzehnte Artikel beſtimmet die an die Kirche, wegen Aufhebung der Güther, zu erlegende Summe. Der zwanzigſte Artikel verbietet dem Schiffer, die geborgenen Güther zu verkaufen, wenn kein Königl. Beamter dabey iſt. Der ein und zwanzigſte Artikel verſtattet den Schiff-Leuten, nach geſchehenem Verkaufe, die ihnen zuſtändigen Sachen nebſt ihren Renzeln frey mit ſich zu nehmen. Der zwey und zwanzigſte Artikel handelt von der den Schiffbruchleidenden unverzüglich zu leiſtenden Gerechtigkeit, und von Schlichtung der Streitigkeiten; und der drey und zwanzigſte Artikel wiederholet überhaupt alles dasjenige, was zur Sicherheit der Schiffbruchleidenden geſagt werden kann, und verordnet, daß dieſes Königl. Edict alle Jahre in den Kirchen, von den Kanzeln, und an allen Orten, wo Gericht gehalten wird, verleſen und bekannt gemacht werden ſoll.

thümern geblieben iſt. Man muß aber ſolches der gar zu groſſen Begierde einiger Amt-Leute, das Beſte des Fiſci zu beſorgen, und vielleicht der Unachtſamkeit und Nachläßigkeit der Eigenthümer ſolcher Güther ſelbſt, mehr, als dieſes allergnädigſten Königes ausdrücklichen Willens-Meynung, zuſchreiben; zumal, da auch aus gegenſeitigen Exempeln gezeiget werden kann, daß derjenige Theil, wovon man geglaubet, daß er dem Königlichen Fiſco zukäme, ja auch alles das Geld, welches zum wenigſten als eine Erkenntlichkeit bezahlet zu werden pfleget, aus höchſter Königlicher Gnade den Eigenthümern der Schiffbruchs-Güther gänzlich gelaſſen und geſchenket worden.ⁿ) Auch wiſſen wir, daß eben dieſes zu den Zeiten der glorwürdigſten Könige Chriſtians des VI. und Friedrichs des V.,ᵒ) welchen auch wir als das Vergnügen ſeiner Nation, als eine Zierde der chriſtlichen Welt, und als einen, gegen unſer Vaterland höchſt freundſchaftlich geſinneten, König, ietzt noch in der Aſche verehren, geſchehen ſey. Und es iſt nicht zu vergeſſen, daß in dem zwiſchen König Chriſtian dem VIten und der Stadt Hamburg zu Copenhagen den 28 April 1736 getroffenen Vergleiche der 5te Artikel in Anſehung der Schiffbrüche folgendes enthalte:

"Wie Ihro Königl. Majeſtät, nach Dero chriſt-Königl. Gemüthe, an denen Unbilligkeiten, die bey Strandungen der Schiffe und Güther etwan zuweilen vorgekommen ſeyn mögten, ein höchſtes Mißfallen tragen, dagegen auch verſchiedentlich ernſtliche Verordnungen deswegen ergehen laſſen: Als ſind Höchſtdieſelben von Selbſt geneigt, der Stadt Hamburg in ihrem demüthigſten Anſuchen, um nachdrückliche Verfügung dieſerwegen, gnädigſt zu willfahren, und darüber ſolche Ordres an

n) Die Exempel ſind in nota c) (S. 149. angeführet.

o) Auch dieſe Exempel ſind not. d) und e) S. 150. u. f. zu leſen.

an die Officiales ergehen zu laſſen, durch welche allem Mißbrauch und Unbilligkeit in ſolchen Fällen kräftigſt vorgebeuget werde.„

§ 342.

Dergleichen Vertrag findet ſich zwar mit dem Fürſtl. Hauſe Holſtein bisher nicht. Allein es iſt doch auch nicht zu entkennen, daß die Nachfolger Herzogs Friederich des IVten, weſſen Verordnung für die Helgeländer ich oben § 340 erwehnet, in dem ietzigen Jahrhundert in Anſehung ihrer Eiderſtädtiſchen und Ditmarſchiſchen Länder, nach dem Exempel der Könige von Dännemark, die einen Theil Ditmarſchens beſitzen, p) gegen die Unbilligkeiten der Berger, und gegen ihre Thätlichkeiten, ernſtliche Verordnungen ergehen laſſen: q) und wir haben zwar häufige Exempel von der Ausübung des Rechts, wovon man geglaubet, daß es dem Fiſco zukäme, aber auch ſolche, wo die Güther insgeſammt ſind wieder hergeſtellet worden, geſehen; und bey jenen ſind die Unruhen bald von den Vorgeſetzten der an den Flüſſen oder der See liegenden Oerter, bald von den Einwohnern ſolcher Dörfer und Gegenden erreget worden, die aber mehrentheils das Mißfallen der Herrſchaft nach ſich gezogen haben. r)

§ 343.

II. Herzoglich Bremiſche Strand= und Bergungs-Verordnungen.

Das ſüdliche Elb=Ufer iſt nunmehro, wie bekannt, bis an das angränzende Hamburgiſche Amt Ritzebüttel, gänzlich unter Chur-Braun=

p) Es ſind alſo in gewiſſer Maaſſe gemeinſchaftliche, oder doch ähnliche Verordnungen. ſ. c. l. S. 218.

q) Sie ſind c. l. S. 222. nota f) angezogen.

r) Auch dieſes ſind Ausdrücke des Herrn Syndici Schubacks S. 222, woſelbſt er auch die Verſchiedenheit der Fälle nota g) ex actis publicis zuſammen gebracht hat.

Braunſchweigiſcher Landes=Superiorität, nachdem die vormaligen Bißthümer Bremen und Vehrden durch feyerliche Vergleiche von der Krone Schweden, der ſie inſigniis ducatus im Weſtphäliſchen Friedens=Schluß übertragen geweſen, demſelben ſind überlaſſen, und das, vormalen zum Sachſen=Lauenburgiſchen Herzogthum gehörige, Amt Hadeln dem Bremiſchen von Kaiſerlicher Majeſtät zugefüget worden. Es ſind daher auch die Geſetze, die wegen des Bergens, ſeit der Seculariſirung, zuerſt von den Königen von Schweden, als Herzogen zu Bremen, und hernach von den Königen von Großbritannien, als Churfürſten zu Braunſchweig=Lüneburg, ausgegangen ſind, nunmehro auf alle Länder, die an dem ſüdlichen Elb=Ufer liegen, gerichtet, und werden mit aller Schärfe gegen die Uebertreter ausgeübet. Und auch von dieſen will ich die Geſchichte kürzlich mit den Worten des Herrn Syndici Schuback hier wiederholen, weil ſie, wie die vorhergehenden Däniſch=Holſteiniſchen, aus den im Archive aufgeſuchten Urkunden genommen, und in den Noten mit denſelben beleget und bewähret worden.

"Daſelbſt, ſagt er S. 187, wo heutiges Tages die heiligſten Geſetze zum Beſten der Schiffbruchleidenden ſind, finden wir in den alten Zeiten vor andern die erſten Spuren des Schiffbruchs=Vortheils.„ Und dieſes beweiſet er, der Länge nach, bis auf die Zeiten der Bremiſchen Biſchöfe, ſo wie S. 198. u. f. bis auf die Zeiten vor Uebertragung des Landes Hadeln an Chur=Braunſchweig, ohnerachtet zwiſchen demſelben und der Stadt Hamburg Verträge geweſen ſind, von welchen ich § 12. der Einleitung die Nachweiſung gegeben. Und hierauf fähret der Herr Syndicus, in Anſehung der Bremiſchen Länder, S. 195, wie folget, fort:

"Nachdem die Bremiſchen Länder zuerſt der Schwediſchen, und hernach der Großbritanniſchen, Regierung unterworfen

wor-

worden, ſo iſt alles, was von der ehemaligen Gewohnheit, aus Schiffbrüchen einen Vortheil zu ziehen, noch übrig geblieben war, gänzlich abgeſchaffet worden. [s]) Es kann mit Exempeln dargethan werden, daß ſchon zu den Schwediſchen Zeiten von dem Fiſco nicht der geringſte Vortheil aus den Schiffbrüchen geſuchet, ſondern daß alle Güther insgeſammt, nach Abzug eines mäßigen Berge-Lohns, wiedergegeben worden.[t]) Unter der Bremiſchen Landes-Regierung der glorw. Könige von Großbritannien aber iſt für das Beſte der Schiffbruchleidenden dergeſtalt geſorget worden, daß die Eigenthümer der Schiffbruchs-Güther ſich mit eben der Sicherheit und Zuverſicht an die Gerichte und Obrigkeiten dieſer Gegend wenden, und das Ihrige wiederfordern können, als wenn ſie in ihrem Vaterlande Schiffbruch gelitten hätten.„

"Es bezeugen ſolches nicht nur die Exempel,[u]) ſondern es ſind beſonders die Worte des Königl. Reſcripts an die Herren Geh. Räthe zu Hannover, von 1716, und des Königl. Edicts, ſo zu Stade im Jahre 1724 ausgegangen, ſehr merkwürdig; als worinn das, an einem und andern auswärtigen Orte annoch obtinirende, barbariſch genannte, Strand-Recht für ganz aufgehoben und abgeſchaffet erkläret wird.„ Ich werde letzteres unter dem Buchſtaben C 7. ganz einrücken, und wir haben nächſt dem eine unſchätzbare Urkunde in dem Schreiben der Stadiſchen Regierung an unſern Senat, vom 1 Febr. 1748, gleichen Einhalts aufzuweiſen.[x]) Endlich

s) Denn zu den letzten Zeiten der Erz-Biſchöfe eigneten die Beamten zwar keinen Theil der Schiffbruchs-Güther dem Fiſco zu, ſie verlangten aber doch zu einer Erkenntlichkeit von den Schiffbruchleidenden eine gewiſſe Summe Geldes. ſ. c. l. not. f)

t) Die Decreta ſind c. l. nota g) angeführet.

u) ſ. dieſe c. l. nota h).

x) Darinn ſtehen unter andern die Worte:

Wie nun Sr. Königl. Majeſtät, unſers allergnädigſten Herrn, gegen das barbariſche Strand-Recht abgelaſſene ge- rechte

"Endlich kann ich die beyden Verträge nicht vorbeygehen, welche die Stadt Hamburg mit der Bremiſchen Nachbarſchaft geſchloſſen, und zwar den einen von 1587 den 8 Aug. mit dem Bremiſchen Erz-Stifte, und den andern mit der Stadiſchen Regierung, der von dem Könige von Schweden, Carl dem XI, durch ſeine Ratification beſtätiget worden: worinn die Gränzen zwiſchen dem Wurſtiſchen und Ritzebütteliſchen Gebiete, in Anſehung der Anſpülungen und der an den ſeichten Oertern, die dem Ufer am nächſten ſind, ſich zutragenden Schiffbrüchen, beſtimmet worden.„

Ich werde auch beyde dieſe Urkunden, ob ſie gleich ſonſten in verſchiedenen andern Sammlungen ſind eingerücket worden, nach den Originalien dem Leſer unter dem Buchſtaben D 7. zur geſchwinden Einſicht bringen: und ich thue dieſes um ſo mehr, weil darinn ein Exempel iſt, daß auch Strand-Gränzen können beſtimmet werden; deren ich hiernächſt bey Erwehnung der Hamburgiſchen Verfaſſungen noch weiter gedenken werde, als welche den Schluß der Strand-Geſchichte ausmachen ſollen, die ich in dem folgenden, aus ſchon erwehnten Urſachen, dem Herrn Syndico Schuback wieder abborgen will, da es weder umſtändlicher, noch bewährter, von mir geſchehen kann. Und ſeine Worte ſind, mit einer vorhergehenden Anwendung auf die Hanſeeſtädtiſchen Geſetze, dieſe:

§ 344.

rechte Verordnungen, wir auch in Zukunft, zu Beförderung der Gerechtigkeit und des *Commercii*, ſo viel an uns iſt, allemal zu beobachten, eifrigſt werden bemühet ſeyn; ſo können auch vor dieſes mal ſämmtlich geborgene Sachen, ſamt Schiff und Schiffs-Geräthſchaften, die Eigenthümer ohne einzig Entgeld (das Berge-Geld, deſſen der Eigenthümer Bevollmächtigter, Eggert Garlef Völckers, mit denen Bergern vor ſich eins geworden, bloſſerdings ausgenommen) verabfolget werden.

§ 344.
III. Hanſeeſtädtiſche Strand- und Bergungs-Verordnungen.

"Daß ich den Geſetzen meines Vaterlandes, und den Gewohnheiten, welche, wie mir bekannt, in Anſehung der Schiffbrüche theils ehemals bey meinen Landes-Leuten obgewaltet haben, theils noch Statt finden, einen beſondern Abſchnitt gewidmet habe, wird mir hoffentlich von niemanden übel ausgeleget werden, da ich es der vorzüglichen Gewogenheit der Väter unſrer Republik zu danken habe, daß ich, durch Mittheilung der beſten Hülfs-Mittel, in den Stand geſetzet worden bin, die ganze Abhandlung zu verfertigen, und insbeſondere von den Angelegenheiten meines Vaterlandes zu ſchreiben.,,

"Ehe ich aber dazu ſchreite, wird es mir erlaubt ſeyn, etwas von den Statuten der deutſchen Hanſee-Städte, wovon unſere Stadt noch heutiges Tag ein Glied iſt, vorher zu erwehnen, da dieſe mit den unſrigen die genaueſte Verbindung haben, und noch bis auf dieſen Tag in See-Sachen zur Richtſchnur dienen. Es würden dieſe Städte der vortreflichen Privilegien unwürdig zu ſeyn ſcheinen, die ſie nicht nur in Anſehung der Handlung überhaupt, ſondern auch in Anſehung der Sicherheit der Schiffbruchleidenden, von ſo vielen Königen und Fürſten erhalten haben,[y]) wenn ſie nicht auch ſelbſt

y) Und dieſe ſind nicht nur in dem Schubackiſchen jure littoris in der zwoten Abtheilung von § 9. an reichlich geſammlet, ſondern auch von dem Herrn Syndico Dreyer in ſeinem treflichſt gerathenen Specimine juris publici, quo pacta conventa & privilegia, quibus Lubecæ per omnem propemodum Europam circa inhumanum jus naufragii (Strand-Recht) eſt proſpectum, ex authenticis recenſuit & obſervationibus antiquitatum, hiſtoriarum juriumque illuminavit &c. noch vermehret, beſonders aber auch durch die gründlichſten Anmerkungen verſchönert worden, an welchen es beſonders gleich Anfangs § 1. nicht fehlet, in welchem nota 6. die freundſchaftlichen Verträge zwiſchen Lübeck und Ham-

ſelbſt durch ihre eigene Geſetze für das Beſte der Schiffbruchleidenden geſorget hätten. Es konnte aber auch nichts anders von denenjenigen erwartet werden, denen die Angelegenheiten und das Wohl der Handlung ſo ſehr am Herzen liegen muſte. Und es iſt kein Wunder, daß ihre Geſetze ſchon von Alters her die Schiffbruchs-Vortheile dermaaſſen verabſcheuet haben, daß es nicht nur gänzlich unerlaubt geweſen, Schiffbruchs-Güther an ſich zu kaufen, ſondern daß auch alle geraubte Sachen den Eigenthümern ſammt und ſonders wieder haben hergeſtellet werden müſſen: z) und es iſt noch eine neuere Verordnung in der Hanſeeſtädtiſchen Verſammlung, die zu Lübeck 1614 gehalten worden," a) hinzugekommen, in welcher alles Recht des Fiſci an Schiffbruchs-Güthern ausgeſchloſſen, und verordnet wird, daß die Seedriftigen und gefundenen Waaren, für die Bezahlung eines gewiſſen und beſtimmten Lohns, den Eigenthümern wiedergegeben werden ſollen.„ Es hat aber beſonders die Stadt Lübeck, b) mit ihrer auch hierinn vereinigten Schweſter, der Stadt Hamburg, in der Maaſſe, wie iede vorzüglich mit Privilegiis iſt beehret worden, in dergleichen Verordnungen ſich hervorgethan. Was alſo ich von den Hanſeeſtädtiſchen allgemeinen Verfügungen eben

Hamburg auch über die Beſchützung der Schiffahrt und der Schiffbrüchigen nach einander ſind angeführet worden, und welche mit den unter den Buchſtaben OOOOO. eingerückten initiis fœderis Hanſeaticis zu vergleichen ich den Leſer erſuche.

z) Die Verordnungen ſind S. 227. not. i) c. l. angeführet.

a) ſ. *Stein* in der Abhandlung des Lübeckiſchen See-Rechts S. 128. Dies iſt das von mir öfters ſchon angeführte Hanſiſche Schiffs- und See-Recht, und der hieher gehörige Artikel iſt der 3te im 9ten Titel.

b) Die Lübeckiſchen ſind bey Hr. Dreyern zu leſen, und von den Hamburgiſchen habe ſchon vorhin auf § 12. der Geſchichte und Einleitung nachgewieſen.

eben ietzo angeführet, damit ſtimmen ſowohl die Lübeckiſchen,[c]) als Hamburgiſchen Verordnungen von Wort zu Wort überein. Und von letzteren will ich nun, in Rückſicht auf die Elb-Strandungen und Unglücks-Fälle, dem Herrn Syndico Schuback ebenfalls umſtändlich nachſchreiben.

§345.
IV. Hamburgiſche Strand- und Bergungs-Verordnungen.

"Schon in dem älteſten Statuto des dreyzehnten Jahrhunderts[d]) iſt die Verfügung gemacht worden, daß die Berger der Schiffbruchs-Güther, wenn die Waaren nicht weit vom Strande gefunden, oder an die Seite eines andern Schiffs hingekommen, den zwanzigſten, wenn ſie aber über Reef (d. i.

c) Der hieher gehörige Artikel des neueſten Lübeckiſchen Stadt-Rechtes iſt der 4te im 3ten Titel des 6ten Buchs. Es iſt aber ſchon in dem uralteſten Lübeckiſchen See-Rechte vom Jahre 1292, welches als eine mantiſſa zu dem Dreyerſchen Jure naufragii aus dem autographo Alb. de Bardevic hinzugefüget iſt, der Strand- und Bergungs-Punkt Art. 14. und 15 folgendermaaſſen gefaſſet geweſen:

XIV. So wor en Schip vorderuet in der openbare Se, ſo dan ghut alſo men up der wilden Se vletende vint, ſo we dat vorberghet (berget, rettet) unde to Lande bringet, de ſchal hebben den twintegſten Del. Iſſet aver alſo, des Ghott nicht en wille, dat Schade ſchède in der Se up eneme Reve, dat en Schip vordorve, de ghenen, de dat Ghut brôchten to Lande, de ſcholen hebben de hunderſte marc.

XV. Wer et ock alſo, dat Lude vunden Ghut drivende an eneme Vorſtrande, oder dat en Schip tobrecke binnen ener Haven, oder op en Ancker ſeghelde, dat et beſtede, ſo wo danne wis dat Unghemac te eneme Schepe toqueme, de dat Ghot holpe berghen unde tho Lande bringen, de ſchall man gheven Arbeides Lon, alſo truwe werde Lude ſprecken, dat ſe verdhenet hebben, unde dat ſcholen denne deiennen uthgheven, den dat Ghut tohorde, er dat Schip verdarf.

d) Von 1276. a. 20.

(d. i. aus der Tiefe der Fahrt, und, nach Gelegenheit der Gefahr, im Munde der Elbe, als bey der Scharhorner-Roßhaake und beym Neuen-Werke) **geholet worden**, den dritten Theil bekommen ſollten. Dieſes iſt in allen nachherigen Geſetzen, ja auch in den allerneueſten, wiederholet, auſſer, daß, anſtatt des dritten Theils, der vierte verordnet worden.[e]) Heutiges Tages aber findet ſolches nicht allezeit ſtatt, ſondern es wird vielmehr nach der Billigkeit den Bergern, nach dem Verhältniſſe ihrer Arbeit und Gefahr, imgleichen der Beſchaffenheit der geborgenen Waaren, eine Belohnung zugeſprochen.[f]) Im Jahre 1404 haben die Ritzebüttler hierüber ein Privilegium erhalten, daß es ihnen nemlich erlaubt ſeyn ſollte, von den Waaren, die von ihnen aus dem Grunde des Meeres geholet worden, den dritten Theil zum Berg-Lohn zu fordern.[g]) Eben dieſes iſt auch in den Bedingungen wiederholet worden, unter welchen dem Sebaſtian Rulle die Vogts-Stelle im Neuen-Werke und der Thurm des Neuen-Werks anvertrauet worden, und zwar unter dem dato vom 11 May 1474,[h]) imgleichen in dem Statuto von 1497, allwo zugleich, zum Beſten der Schiffbruchleidenden, noch dieſes

P 2 hinzu-

e) Nemlich in Receſſu von 1603. a. 31. und der Neuen-Werks-Rolle von 1719. a. 9.

f) Welches auch (wie nota s) S. 231. es bedächtlich heiſſet) mit den in der vorhergehenden Anmerkung angeführten Geſetzen beſſer übereinkömmt, welche bloß in dem Falle, wenn kein Eigenthümer der geborgenen Güther innerhalb Jahr und Tag erſcheinet, einen gewiſſen Theil derſelben den Bergern zuſprechen; wenn ſich aber die Eigenthümer einfinden, ſelbigen die Freyheit laſſen, ſich mit den Bergern darüber zu vergleichen, und wenn ſolches nicht geſchehen kann, dem Amtmanne des Schloſſes Ritzebüttel die freye Macht geben, die Sache nach der Billigkeit zu entſcheiden.

g) ſ. Docum. N. 25. bey der lateiniſchen Ausgabe.

h) ſ. daſelbſt N. 33.

hinzugefüget iſt, daß die Schiffbruchs-Güther, der Gewohnheit eines ieden Landes ungeachtet, den Eigenthümern allezeit ſamt und ſonders wiedergegeben werden ſollten.[i]) Im Jahre 1520 iſt in der Verſammlung des Raths und der Bürgerſchaft die Verordnung von den Schiffbruchs-Güthern wiederholet, auch im Jahre 1572 einige neue Verordnungen, in Anſehung des beym Bergen der Schiffbruchs-Güther auf dem Neuen-Werke zu beobachtenden Verhaltens, hinzugefüget worden.[k])„

§ 346.

Und ſo iſt es auch im ſiebenzehnten Seculo, und bis ietzo, fortgeſetzet worden. "Im Jahre 1601 veranlaſſeten die Klagen der Ritzebüttelſchen Berger über die Weigerung des ihnen von rechtswegen gebührenden Berg-Lohns, und die Streitigkeiten, die zwiſchen dem Vogte des Neuen-Werks und den Bauren wegen Theilung des Berge-Lohns entſtunden, daß ein Hochweiſer Rath ein neues Reglement gab; welches iedoch in den älteren Geſetzen gegründet war, nach welchem die Schiffbruchs-Güther aufbehalten, und ein Berge-Lohn gefordert werden ſollte.[l]) Dazu kamen noch im Jahre 1603 gewiſſe vom Rath und der Bürgerſchaft gebilligte Artikel,[m]) und in demſelbigen Jahre noch ein neueres Statutum,[n]) worinn alles, was man in dem Statuto von 1497 in Anſehung der Schiffbrüche verfüget findet, faſt mit denſelben Wor-

i) Dies iſt der art. P. 45. welchen ich oben § 337. ſchon angemerket habe, und woraus art. 4. Stat. nov. h. genommen iſt.

k) ſ. Documenta c. l. N. 46. & 47.

l) ſ. ebendaſelbſt N. 53.

m) Iſt der ſchon allegirte Receß von 1603.

n) Nemlich unſer ietziges, weſſen Artikel ſchon angeführet iſt.

Worten wiederholet, und mit einigen Zuſätzen vermehret worden. Auch iſt das Jahr 1611 wegen des Vergleiches merkwürdig, welchen die Societät der Engliſchen allhier wohnenden Kaufleute mit der Stadt Hamburg geſchloſſen hat, in welchem für die Sicherheit der Schiffbruchleidenden in einem beſondern Artikel geſorget,[o]) vor allen Dingen aber verſprochen worden, wenn etwa dieſer Geſellſchaft gehörige Schiffbruchs-Güther an einen Strand der Elbe, der zu einem andern Gebiete gehörte, gerathen mögten, daß man ihnen alsdann mit Recommendations- und Requiſitions-Schreiben des Raths der Stadt Hamburg zu Hülfe kommen wolle. Unter den Verordnungen unſers Vaterlandes muß ich endlich noch der Neuenwerks-Rolle, oder der Bedingungen erwehnen, unter welchen dem daſigen Vogt die Aufſicht über den Thurm und die Inſel des Neuen-Werks ſelbſt, die in der Mündung der Elbe, dem Schloſſe Ritzebüttel gegen über, lieget, anvertrauet zu werden pfleget. Das erſte Exemplar, welches ich von dieſer oft erneuerten und revidirten Rolle habe, iſt von 1672 den 10 Jan.,[p]) und das letzte von 1719 den 1 Febr.[q]),, Denn nachgehends, und da die Direction des Strand- und Bergungs-Weſens den Herren Amtmännern auf dem Schloſſe Ritzebüttel, und die Beſtimmung des Berg-Lohns, wie hiernächſt in mehrerm folgen wird, iſt übertragen worden, hat man, mit Beziehung auf deſſen Vorſchriften, in des iedesmaligen Vogts, und auch in des ietzigen, Beſtallung nachſtehenden Artikel, als den 8ten, einflieſſen laſſen:

P 3 Zum

o) Art. 39. ſ. den Contract bey dem Abſchnitte vom Unterſchiede zwiſchen Bürgern und Einwohnern, unter den Buchſtaben GGG.

p) ſ. Docum. c. l. N. 56.

q) ſ. Docum. N. 60.

Zum Achten, da es auch ſich würde zutragen, (welches Gott gnädiglich abwenden wolle) daß ein oder mehr Schiffe zu Schaden kämen, und das ſeedriftige Guth wieder an Land ſchlüge, ſoll Otto Heinſohn ſothanes ſeedriftige Guth mit einander Parcelsweiſe in ein dazu angeordnetes Buch beſchreiben und inventiren, und die Verſehung thun, daß ſothanes ſeedriftige Guth wohl bewahrt und unverrückt bey einander bleiben möge, und allemal ein Inventarium an E. E. Rath ungeſäumt überſchicken; da er auch ſähe, daß ein ſeefahrender Mann unter dem Lande in Noth wäre, demſelben ſoll er Hülfe und Beyſtand leiſten, und ihm ſein Volk nach allem ſeinem Vermögen zuſchicken, und Schiff und Guth retten und bergen helfen, und den Schiffer und Kaufmann über gebührlich Berge-Geld und billigen Lohn (wie ihm desfalls ein ſchriftliches Verzeichniß und Rolle, darnach er ſich zu richten, zugeſtellet werden ſoll) keinesweges zu beſchweren.

Da auch ein Schiff an Land und Strand zu ſitzen käme, und mit behaltenem Guth gerettet werden könnte, und er, Otto Heinſohn, um Hülfe erſuchet werden ſollte, ſoll er demſelben ſein Volk zuſchicken. Für ſolche Arbeit ſoll er kein Berge-Geld nehmen, ſondern ſoll der Schiffer ihm für ſeine Mühe gebührliche Belohnung zukommen laſſen.

§ 347.

Hamburgiſch-Ritzebüttelſche neueſte Strand- und Bergungs-Fälle.

"Wer alle dieſe Verordnungen unſers Vaterlandes lieſet, der wird finden, daß nicht nur alles dasjenige bey uns ſtatt finde,

finde, was heutiges Tages bey den meiſten Völkern gleichſam durch ein allgemeines Recht angenommen worden: nemlich 1) daß der Fiſcus von den Schiffbruchs-Güthern keinen Gewinn ziehe; 2) daß die aus einem Schiffbruche geborgenen Güther Jahr und Tag zum Beſten der Eigenthümer in guter Verwahrung gehalten werden; 3) daß man ein gar mäßiges Berge-Lohn dafür fordere; und 4) daß ſich auch die Väter unſerer Republik beſonders haben angelegen ſeyn laſſen, nicht nur ihren Bürgern, ſondern auch Auswärtigen, Sicherheit und Bequemlichkeit in Anſehung der Handlung zu verſchaffen.„

§ 348.

"Ich will hievon nur einige und ſolche Exempel erzehlen, aus welchen vornehmlich beurtheilet werden kann, was in Beſtimmung der Gröſſe des Berge-Lohns bey uns Rechtens ſey:

" 1. Im Jahre 1685, im Monat November, litt ein Holländiſches Schiff, die **Stadt Reval**, auf dem **Scharhörner Sande** r) Schiffbruch, und die Waaren, die in Kupfer und Korn beſtunden, wurden von den Einwohnern der Ritzebüttelſchen Lande geborgen. Dieſe forderten den dritten Theil, weil ſie die Waaren über Reef geholet hätten; allein ein Vorſchreiben des Raths von Amſterdam an den Rath der Stadt Hamburg, vom 1 Jan. 1686, brachte es dahin, daß die Ritzebüttler, nach geſchehener Moderation, von dem Korne zwar den dritten, von dem Kupfer aber nur den vierten Theil bekamen, und die übrigen Waaren den Eigenthümern völlig wieder zugeſtellet wurden.„

"2. Im Jahre 1697, den 22 December, ließ der Rath den Ritzebüttelſchen Einwohnern kund thun, daß diejenigen,

 welche

r) ſ. hievon den Abſchnitt der Elb-Veranſtaltungen § 11.

welche ſich unterſtünden, von Schiffbruchs-Güthern treuloſer Weiſe etwas zu behalten, als Diebe angeſehen, und, nach Beſchaffenheit des Verbrechens, mit dem Strange beſtrafet werden ſollten.„

"3. Im Anfange des Jahres 1703 ſtrandete ein Däniſches mit Korn beladenes Schiff beym Neuen-Werke, und es ward das aus ſelbigem geborgene Korn für ein, nach Beſchaffenheit der daran gewandten Arbeit eingerichtetes, mäßiges Berge-Lohn wiedergegeben.„

"4. Im Jahre 1729, den 6 April, decretirte der Rath zum Beſten derjenigen, die Gefahr und Arbeit in Bergung der Schiffbruchs-Güther über ſich nehmen würden, daß ihnen das Berge-Lohn allezeit auf dem Ritzebütteliſchen Schloſſe ſelbſt bezahlet werden ſollte, damit ſie nicht durch gar zu viele, mit Einforderung des Berge-Lohns verknüpfte, Schwierigkeiten, den Schiffbruchleidenden Hülfe zu leiſten, abgeſchrecket werden mögten.„

"5. Im Jahre 1740, den 11 April, iſt den Ritzebüttlern für die aus dem Schiffe: *le Franc*, geborgenen Waaren der dritte Theil derſelben auf dem Schloſſe zu Ritzebüttel zugeſprochen worden.„

"6. Im Jahre 1746 haben ſie aus den Schiffen: die Jungfer Sara und der St. Johannes, den dritten Theil der Güther zum Berge-Lohn bekommen.„

"7. Im Jahre 1748, im Monat April, verunglückte ein Däniſches, mit Häuten, Eiſen und Flieſen beladenes, Schiff bey dem Ritzebüttelſchen Gebiete, und, da diejenigen, welche die Waaren geborgen hatten, nicht allerdings treu dabey gehandelt zu haben ſchienen, ſo wurden ſie angehalten, was an den Waaren fehlete, wiederzuſchaffen, oder zu bezahlen; ſie wurden über dieſes mit einer gebührenden Strafe angeſehen,

geſehen, und das Berge-Lohn machte nicht einmal den vierten Theil der geborgenen Waaren aus.„

“8. Endlich gehöret das Exempel des Schiffes: die Jungfrau Maria Catharina, hieher, welches im Anfange des Jahres 1749 durch den Sturm auf den Scharhörner Sand getrieben ward; wobey über die Beſtimmung des Berge-Lohns, theils von Seiten der Eigenthümer der Waaren, theils von Seiten derer, die mit der äuſſerſten Lebens-Gefahr und Mühe die Waaren unbeſchädiget ans Land gebracht hatten, ſtark geſtritten ward; welche Sache endlich dahin entſchieden worden, daß, für die Bezahlung eines mäßigen Berge-Lohns, welches nicht viel mehr als den zehnten Theil der geborgenen Güther ausmachte, den Eigenthümern alles wiedergegeben ward.„

§ 349.

So weit habe ich groſſentheils dem Hrn. Syndico Schuback nachgeſchrieben, und nur hier und da noch ein weniges daran geknüpft. Ich will aber ietzo noch ein und anderes von den neueren Verordnungen, die durch den Herrn Amtmann zu Ritzebüttel ſeit dem in ſich begebenden Unglücks-Fällen, für ſowohl fremde Berger, als für der Stadt Unterthanen, bey gemeinſchaftlich ſtatt gefundener Hülfe, ſind vorgekehret worden, hinzufügen, um hauptſächlich den § 343. vorausgeſchickten Satz, daß auch nachbarliche Strand- und Bergungs-Gränzen auf der Elbe ſind beſtimmet worden, die nöthigen Erläuterungen dadurch zu geben; und ich will nur noch den zu dieſem Zwecke vornehmlich dienenden, vorhin ſchon angeführten, caſum, welcher ſich mit dem franzöſiſchen Schiffe: *le Franc*, im Jahre 1740 zugetragen hat, in ſeiner ganzen Geſchichte den neueren vorhergehen laſſen.

§ 350.
Anmerkungen über den Vorfall mit dem Schiffe *le Franc*.

Am 13ten März 1740 hat ein von Marſeille kommendes franzöſiſches Schiff, le Franc genannt, und von Capitain Pierre Rebecq geführet, das Unglück gehabt, auf dem Sande an der Norder-Seite der Weſter Tille, welcher zu dem Amte Ritzebüttel gehöret, und ohnweit davon die Schaarhörner Baake ſtehet, zu ſtranden. Der Amtmann zu Ritzebüttel hat ſofort alle Anſtalten vorgekehret, um den Nothleidenden zu Hülfe zu kommen, und die Güther, ſo viel möglich, in ſichere Verwahrung bringen zu laſſen; es ſind aber dennoch die Pinneberger und Altonaer (welche allezeit in der Gegend, und ſelbſt in dem Ritzebüttelſchen Haven ſich aufzuhalten pflegen, nur von ſolchen unglücklichen Fällen zu profitiren) demſelben zuvor gekommen, und haben einige Fahrzeuge mit Güthern aus dieſem verunglückten Schiffe in den Haven zu Ritzebüttel eingebracht. Als hierauf der Amtmann ſofort dieſe Leute vorgefodert, und ſie in Güte, und unter Verſprechung eines redlichen und proportionirten Berg-Lohns, zu bewegen geſucht, daß ſie ihre Güther, welche man in ihrer Gegenwart inventiren wolle, in das Arſenal bringen laſſen mögten; ſo ſind iedoch dieſelben ſo wenig dazu zu bewegen geweſen, daß ſie vielmehr nicht nur ſich hierinn widerſetzet, ſondern auch bald hernach im Angeſicht der Ritzebüttelſchen ein groſſes zu dem geſtrandeten Schiffe gehöriges Cabel-Tau (welches über 300 Rthlr. gekoſtet) in kleine Stücken geſchnitten, und unter ſich getheilet haben.

Unterdeſſen wurde von dem Amtmann die Ordre dahin geſtellet, daß die eingebrachten Güther nicht wieder aus dem Haven geführet wurden, und zugleich von ihm ſofort nach Hamburg um weitere Verhaltungs-Ordre geſchrieben. Da dann

E. Hoch-

E. Hochedl. Rath, nach hiervon erhaltener Nachricht, mit dem Königl. Däniſchen Herrn Envoyé extraordinaire, von John, über die Sache conferirte, und auf Mittel und Temperamente bedacht war, um allen etwa daraus ferner entſtehenden Weitläuftigkeiten, ſo viel möglich, vorzubeugen. Es hatten aber die in Ritzebüttel liegenden Altonaer und Pinneberger ſich mitlerweile, und zwar am 29ten m. pr. vorgenommen, mit Gewalt durchzubrechen, und aus dem Haven wegzufahren: wes Endes ſie dann nicht nur ihre Anker vom Lande geholet, ſondern auch ihre Fahrzeuge bereits recht zum Angriff rangiret, und gegen die Wache die empfindlichſten Schimpf- und Schmäh-Worte ausgeſtoſſen. Daher der Amtmann zwar nochmals durch gütliche perſuaſiones dieſelben von ihrem Vorhaben abmahnen, und ihnen, um die Waaren zu löſchen, zureden ließ; weil aber dieſe Leute, inſonderheit die Altonaer, keine Remonſtrationes bey ſich gelten laſſen wollten, vielmehr ſich der Wache mit groſſen Hebe-Bäumen und Prügeln opponirten, und damit die Flinten und Bajonetten zum Theil entzwey ſchlugen; ſo hat der Amtmann endlich ſich gezwungen geſehen, ein paar Knechte, als die fürnehmſten Rädels-Führer von den andern, in Arreſt nehmen, und die Güther aus den Fahrzeugen in ſichere Verwahrung bringen zu laſſen.

§ 351.
Grund der vorſtehenden Verfügungen.

Der Bewegungs-Grund aller dieſer Verfügungen des Hrn. Amtmanns zu Ritzebüttel beruhete in den vorangezogenen Vergleichen mit der vormaligen Erzbiſchöflichen, ietzo Herzogl. Bremiſchen Nachbarſchaft. Das Unglück hatte ſich nemlich, wie gedacht, auf einer Sand-Banke an der Norder-Seite der ſogenannten Weſter Tille zugetragen, welcher Strand unter Hamburgiſch-Ritzebüttelſcher Amts-Hoheit gehöret: wie dieſes

ſes

ſes diejenige Charte ganz deutlich macht, welche ſub No. 3. der lateiniſchen Ausgabe des Schubackiſchen juris littoris eingefüget iſt.

Hier hatten alſo weder die Blankeneſer, noch die Altonaer, die geringſte Befugniß, und noch weniger von den Nothleidenden einen Ruf und Wink zum Bergen, welches auf ein Rauben ausgefallen war, mit Gewalt ſich anzuſchicken: s) und nichts war natürlicher, als, daß ſie gezwungen wurden, über die geborgenen Güther, womit ſie zu Cuxhaven eingelaufen waren, ein Inventarium machen zu laſſen; worauf ſie iedoch, nach darüber gepflogener freundſchaftlicher Unterhandlung mit ihren Obrigkeiten, ſolche aus dem Arſenal, worinn ſie niedergeleget und gerichtlich aufgezeichnet waren, in ihre Fahrzeuge wieder erhielten, und damit auſſegelten; iedoch mit der ernſtlichen Erinnerung, die Güther, ſo wie ſie ſolche empfangen, ohne daran im geringſten ſich zu vergreifen, oder damit unterweges einzulaufen, an Ort und Gerichts-Stelle zu liefern: immaaſſen man das Inventarium an ihre Obrigkeit eingeſandt, von der man im voraus die Verſicherung erhalten hatte, daß im widrigen Fall man ſie allen Schaden und etwanige Entwendungen aufs ſchärfeſte würde büſſen laſſen.

§ 352.

Hamburgiſche Ausübung der gemachten Verfügungen.

Und nach dieſem Vorgange hat man ſich denn auch in den nachherigen Fällen gerichtet, wenn die Strandung auf der Stadt Gebiete ſich begeben hat: und mehrentheils iſt die Beſtimmung des **Berglohns** in baarem Gelde nach einem gewiſſen

s) ſ. die Exempel des vorigen und ietzigen Seculi von der wechſelſeitigen Behauptung des Gebietes c. l. der deutſchen Ausgabe S. 307. nota l).

wiſſen Antheile an der aus den Güthern zu löſenden Summe, oder auch überhaupt und per averſionem, **von dem** zeitigen **Amtmanne zu Ritzebüttel** durch einen Ausſpruch, von welchem, wenn die Berger damit nicht zufrieden ſeyn wollen, an den Senat ſie ſich gewendet, oder durch einen zwiſchen den Intereſſenten des Schiffes, oder deren hinuntergeſchickten Gevollmächtigten, und den Bergern, unter des Amtmanns Authorität und Vermittelung getroffenen Vergleich geſchehen; die **Güther** aber ſind, ohne ſie in natura zu theilen, **nach Hamburg aufgeſchickt** worden.

§ 353.

Das erſtere Exempel von den neueſten Zeiten war im Jahre 1751 der unglückliche Zufall mit dem Schiffe, genannt **der Evangeliſt St. Johannes**, welches, von Havre de grace kommend, beym Eintritt des Gattes, eine gute Ecke zu Norden der beyden Hamburgiſchen weiſſen Tonnen, auf dem **Vogel-Sande** verunglückte, und ſo tief im Sande ſaß, daß die Berger, wegen Tiefe des im Schiffe bleibenden Waſſers, nur ſehr weniges mehr retten konnten. Was denn aber noch geborgen wurde, das ward in das Admiralitäts-Arſenal zu Cuxhaven gebracht und inventirt. Und der Herr Amtmann verglich den von den Intereſſenten hinuntergeſchickten Bevollmächtigten und die Berger mit einander.

§ 354.

Eben dieſes geſchahe im Jahre 1752 in dem **zweeten** Vorfall mit dem am Scharhörner Sande geſtrandeten Schiffe: **Neptunus**, welches aber vor Ankunft der Ritzebüttelſchen Berger von den Blankeneſern und Neumühlern zum gröſſeſten Theile allbereits war geplündert worden; wie auch in dem **dritten** Vorfalle vom Jahre 1754, da das Schiff, genannt **die Jungfrau Agatha**, bey ſeiner Anhero-Reiſe von London

in der Norder Elbe unweit Cuxhaven, bey einem ſtillen Wetter, auf einen, im Fahrwaſſer unbemerkt entſtandenen, Sand zu gerathen das Unglück hatte. Der Schiffer Bellmann, welcher es geführet, blieb mit ſeiner Equipage auf dem Schiffe, ſuchte gleich Hülfe, und mietete zu dem Ende eine vorbeyfahrende Schmacke, welche, in Hoffnung dadurch wieder los zu kommen, vollgeladen ward. Allein dieſes ſo wenig, als die am andern Tage ihm von Ritzebüttel aus zugeſandten Ever, in welchen noch ein gut Theil der Ladung gelöſchet worden, that die gewünſchte Wirkung. Das Schiff ward durch das beſtändige Stoſſen leck, und ſchöpfte Waſſer. Nun hätte deſſen ohngeachtet die völlige Ladung, ob ſie gleich naß geworden, in guter Ordnung mögen geborgen werden; allein dieſes fand nicht länger Platz, als in der folgenden Nacht eine Menge Fahrzeuge und Ever von Helgeland, Blankeneſe, und Altona ſich an das geſtrandete Schiff legten, und die Berger nach eigenem Willkühr nicht nur der Güther ſich anmaßten; ob wohl, wie gedacht, der Schiffer mit ſeinem Volke noch am Bord war; ſondern, um nun auch das Schiff völlig zum Wrack zu machen, allenthalben Löcher einhieben.

Was die Ritzebüttelſchen Eingeſeſſenen gerettet hatten, davon thaten ſie gebührende Anzeige auf dem Amt-Hauſe; es wurden aber die Güther, auf Anſuchen der Intereſſenten, alſobald nach Hamburg geführet, und *Senatus* decretirte am 13 Sept. 1755: daß der Berger Geſuch, um einen dritten Theil des Werths zum Berglohn zu erhalten, keine Statt habe, ſondern für einen iederzeitigen Ever, welche ſie mit geborgenen Güthern zu Cuxhaven eingebracht, zum billigen Berglohn 1500 Mk. hieſigen Couranten Geldes zu entrichten wären; welcher Summe hernach, da ſie damit nicht friedlich ſeyn wollten, in Commiſſione für ieden Ever annoch 10 Ducaten zugeleget wurden.

§ 355.

§ 355.

Der vierte Caſus, da ein, auf der Elbe treibend gefundenes, Schmack-Schiff, de twee Gebroders genannt, im Jahre 1756 von einigen Ritzebüttlern und Blankeneſern, obwohl beſchädiget, zu Cuxhaven eingebracht wurde, worüber wegen des Orts, wo es angetroffen, zwiſchen den Bergern ein Streit ſich erhoben hatte, ward von dem Ritzebüttelſchen Hrn. Amtmanne unterſucht, und mit dem Hrn. Landdroſten von Pinneberg darüber ſchriftliche Unterhandlung gepflogen; und, nachdem man ſich darüber verglichen, ward die Beeydigung des von den Intereſſenten angegebenen Werths des Guths zur Norm des Berglohns genommen, welches für diesmal in einem Drittel des Werths beſtand, das Schiff aber zu Hamburg verkauft.

Und ſo verfuhr man auch fünftens mit dem Schiffe, der Mercurius genannt, welches im Jahre 1758 auf der Süder-Elbe auf den Grund gerathen, und ebenfalls gemeinſchaftlich von einigen Ritzebüttlern, auch Helgelandern und Neumühlern, nebſt den Güthern, zu Cuxhaven war eingebracht worden.

§ 356.

Beſondere neue Veranſtaltungen zu Ritzebüttel.

Zu dieſer ietzigen rechtlichen Procedure haben diejenigen treflichen Veranſtaltungen ein ſehr groſſes beygetragen, welche ich § 28. bey den Verfaſſungen der Admiralität ſchon angeführet: und nach welchen nicht nur für die geborgenen Güther die Tonnen- und Zeughäuſer, mit einem beſondern Magazin zur Aufbehaltung derſelben, iederzeit geöffnet werden,

ſondern

ſondern auch inſonderheit die Loots-Officiales, durch eine mit der gröſſeſten Gefahr vergeſellſchaftete Beeyferung, auf die Nachricht, ja auch nur auf eine Vermuthung, daß im Munde der Elbe, oder auf Hamburgiſchem Strande, ein Schiff in Noth gerathen, Nachts und Tages mit Fahrzeugen und einhabender Mannſchaft perſönlich hinauseilen, um, was immer möglich iſt, zu bergen; und unter denen, ſowohl Fremden, als Einheimiſchen, die ſich damit befaſſet, gute Ordnung zu halten, und alles Rauben und Stehlen zu verhüten. Geſtalt denn, noch in dieſem Jahre, bey dem Schiffe, genannt der junge Jacob, geſchehen iſt, welches den 19 Jan. ohngefehr auf Scharhorn zu Weſten der Hamburgiſchen Schaar-Tonne feſtgerathen und verunglücket; worauf auch, nachdem ſelbiges, aller angewandten Mühe ohnerachtet, nicht wieder abzubringen geweſen, die Schiffs-Leute, weil das Schiff ſo ſehr gefährlich geſeſſen, ihr Both in Stücken geſchlagen, und, um Leib und Leben zu retten, auch ohne das geringſte davon zu bringen, ſich zu Fuſſe davon machen, und eine Fluth und Ebbe bey der Scharhörner Baacke zubringen müſſen, bis ſie endlich mit vieler Gefahr, auch ganz matt- und kraftlos, das Neue Werk erreichet. Dieſer Umſtände unerachtet, war der Loots-Capitain Marquard zu dieſem, in vollen Brandungen auf dem Sande ſitzenden, Schiffe, ſo bald er die Noth erfahren, hinausgeſegelt, und unſere Ritzebüttelſchen Unterthanen hatten, nachdem die Helgelander und Blankeneſer ſchon bey dem Schiffe ſich eingefunden, und das Beſte geborgen, unter ſeiner Anführung noch 10 Ever mit geretteten Güthern angefüllet, die ſie nach Cuxhaven geliefert, und von wannen ſie, nach geſchehener Inventirung, nach Hamburg gebracht worden. [t])

§ 357.

[t]) ſ. Hamburgiſche Addreß-Comtoirs-Nachrichten dieſes Jahrs N. 8.

§ 357.

Nicht allein aber iſt die Aufmerkſamkeit zu rühmen, welche den Loots-Officianten eingebunden iſt, bey ſich eräugenden See-Gefährlichkeiten von Wind und Wetter für die Hülfe der Nothleidenden ſich zu verwenden, ſondern es ſind auch, auſſer den vorigen Anſtalten, zur ſicheren Aufbringung der im Winter aus der See kommenden, und die Elbe hinauf wollenden Schiffe, und zu der Warſchauung vor Schaden und Schiffbruch, in den letzteren Jahren nachſtehende Verfügungen gemacht, die zugleich zum ordentlichen Bergen, und zur Abkehrung alles Raubens und Stehlens, auch der Gewaltthätigkeit am Schiffe, dienen; und die mehrmalen ſehr heilſam ausgeübet worden.

§ 358.

Erſtlich, ſo bald bey Winters-Zeiten die beyden im Munde der Elbe wechſelsweiſe kreuzenden groſſen Loots-Gallioten, wegen Eiſes-Gefahr, zurück gehen, und in den Cuxhaven ſich legen müſſen, und der Strohm, oder das Fahr-Waſſer, voll Treib-Eiſes iſt, ſo wird von dem Inſpectore alſofort die kleine Loots-Galliote, Johannes genannt, auf der Rhede zur Wache mit Lootſen beſtellet, um, mit Beyhülfe einiger Mannſchaft, mit Evern und Jällen die aus der See kommenden Schiffe aus dem Eiſe in den Haven, oder auf eine gute, von der Eis-Schneide entfernte, Station auf der Rhede zu bringen, damit Schiff und Ladung ſalviret werde. Und ſo bald die ankommenden Schiffe im Haven ſind, oder vor demſelben an den ihnen angewieſenen Ort ſich hingeleget, wird ihnen das in allerhand Sprachen überſetzte Reglement an Bord geſandt, welches im Winter 1745 publiciret worden, und in der Sammlung im 3ten Theile S. 1535. eingerückt iſt; worinn ein ieder, währender Zeit, daß er wegen Eiſes

daſelbſt liegen muß, und nicht nach Hamburg ſegeln kann, für Feuer und Licht, wie auch für gute Ordnung im Schiffe, und beym Volke, Acht zu haben, erinnert wird.

Zweytens, werden zu ſolcher Jahrs-Zeit und Witterung, auf Ordre einer Hochlöbl. Admiralität, von gedachtem Loots-Inſpectore 40 a 50 Mann zur Schiffer-Wache angeſetzet. Von dieſen Leuten gehen alle Abend, ſo lange der Winter währet, und Schiffe im Haven oder auf der Rhede liegen, 4 Mann auf die Wache; welche alle Nacht, ſo bald es Abends 8 Uhr iſt, bey den Schiffen patroulliren, und Obacht haben, daß ſie ietzterwehntem Reglement Folge leiſten, beſonders Feuer und Licht zu verordneter Zeit auslöſchen, und alle vermerkte Unordnung alſogleich abgeſchafft werde.

Drittens, wird, ebenfalls auf Ordre der Admiralität, eine **Blüſe-Laterne** auf der Ecke des Deichs bey dem Haven für die Schiffahrt vom 1 November an angeſteckt, und bis den 28 Februar damit fortgefahren, wozu eine beſondere Perſon gehalten und beſoldet wird.

Viertens, iſt des Tonnen-Legers Obliegenheit, ſo oft er kann, und es immer möglich iſt, durchs Eis ſich einen Weg zu bahnen, mit ſeinem Ever in die See-Canäle, oder Gatten, zu fahren, um zu ſehen, ob etwa die See-Tonnen von ihren Stellen durch Eis-Schollen vertrieben, und ſelbige alſofort, nebſt den Eis-Beyers, ſo ebenfalls bey ieder Tonne liegen, wieder auf ihre Merken zu legen; zu deren Kenntbarkeit die Eis-Boyen an der Süder-Seite mit einem Korb oben benagelt und ſchwarz angefärbet, und die Eis-Boyers an der Norder-Seite zum Kennzeichen weiß angefärbet, mit einem eiſernen Flügel oben benagelt werden.

§ 359.

§ 359.
V. Hamburgiſche Verwendungen am Königl. Däniſchen Hofe, zu einem Elb-Strand- und Bergungs-Reglement.

Es hat aber auch Ampl. Senatus Hamburgenſis bey ſeinen eigenen, insgeſammt zur Sicherſtellung der Schiffahrt, und zur Vorbeugung alles Uebels und Unglücks, und zur Hülfe der in Noth gerathenden abzielenden, Anordnungen es annoch nicht bewenden laſſen, ſondern es hat auch ſeine Sorgfalt noch weiter auf eine Anwerbung nachbarlicher Hülfe und eines gnädig-gerechteſten Beytritts erſtrecket. Als demnach von der Südlichen Elb-Nachbarſchaft, bey dem von beyder glorwürdigſten Könige von Großbrittannien, aus dem Chur-Hauſe Braunſchweig, Majeſtät allergroßmüthigſt überhaupt aufgehobenen Strand-Rechte, ſolche Vorſchriften im Bergen, und im Lohne deſſen, bereits angeknüpft ſind, als ſie immer gewünſchet werden mögen; ſo hat Senatus zugleich mit der Nordlichen Königl. Däniſchen Nachbarſchaft in denjenigen Fällen für die Geſicherung ſchiffbrüchiger und geretteter Güther, auf alle Weiſe, ſich verwendet, welche von Dero Unterthanen in der offenen Nord-See und an dem Dithmarſiſchen Strande allein, oder auch im Munde der Elbe, mit erlaubter gemeinſchaftlichen Beyhülfe, Dienſt und Arbeit, ſind geborgen worden: und man iſt nicht ohne Hoffnung, daß mit des itzo glorwürdigſt regierenden Däniſchen Monarchen Majeſtät, Könige **Chriſtian dem** VII, als einem Erben der mildthätigſt-huldreichſten Gemüths-Eigenſchaften Ihro groſſen Herrn Vaters, dasjenige Reglement völligſt zu Stande kommen werde, wozu mit weiland Allerhöchſtdemſelben bereits der Grund geleget worden; und wovon ich, nach mir geſtatteter Einſicht der gepflogenen Unterhandlungen, das Weſentliche zu bemerken nicht ermangle.

§ 360.
Anmerkungen zu vorbeſchriebener Bergungs-Geſchichte.

Es iſt nemlich in dem Bergungs-Geſchäffte Hamburgiſcher Seits immer auf drey veſtgeſetzte Punkte angekommen: nemlich 1) auf die Beſtimmung eines billigen, und der Mühe und Gefahr abgemeſſenen, Berge-Lohns; 2) auf die Geſicherung der geborgenen Güther und des Schiffes zur Ueberlieferung derſelben an ihre Eigener; und 3) auf die rechtliche Weiſe und Ordnung, in welcher dieſelben ſolch Eigenthum an Schiff und Güthern zu bewähren, und ſich dazu zu legitimiren haben. Und dieſe drey Punkte ſind es alſo vornehmlich auch geweſen, auf welche das Augenmerk der ehrerbietigſten öffentlichen Vorſtellungen, nach hiernächſt folgenden Principiis, iſt gerichtet, auch, was den Punkt der Reclame betrifft, faſt durchgängig allbereits ins Werk gerichtet worden.

§ 361.
1) Anmerkungen bey dem Berg-Lohn.

Den erſten Punkt des Berg-Lohns anbetreffend, erfordert es die gröſſeſte Billigkeit, daß allemal, und in allen Fällen, den Bergern für ihre gehabte Mühe eine Belohnung, und zwar nicht, wie etwa ſonſt eine andere wichtige Arbeit, vergolten, ſondern eine vorzügliche reichliche Belohnung gegeben werde, in Betracht, daß ſolche Leute fremde Güther vom Untergange gerettet, dabey nicht ſelten ihr eigenes Leben in Gefahr geſetzet, und dem allgemeinen Beſten nichts zuträglicher ſeyn kann, als ſie in ähnlichen Fällen zu einer gleichen Bereitwilligkeit aufzumuntern.

§ 362.

Die natürliche Billigkeit erfordert es aber 2) ſo genaueſt und abgemeſſen nicht, daß ein gewiſſer Theil der geborgenen Waa-

Waaren *in natura* denen Bergern zugeſtanden, oder ihre Belohnung an Gelde nach dem Werthe der geretteten Güther eingerichtet werde. Vielmehr kann ſolches in den mehreſten Fällen nicht ohne Unbilligkeit bewerkſtelliget werden. Sowohl das Beſte derjenigen unglücklichen Kaufleute, welche das Ihrige durch Schiffbruch verlieren, als ſelbſt derer Berger, iſt einem ſolchen Principio gewiſſermaaſſen entgegen. Der Werth der geborgenen Waaren iſt oftmals ſo groß, daß ein geringer Antheil derſelben eine iede, beym Bergen angewandte Mühe, geſetzt, daß ſie auch mit Lebens-Gefahr verknüpfet geweſen wäre, zur vollen Gnüge belohnen würde: und im Gegentheil kann es gar füglich geſchehen, daß die beym Bergen gehabte Arbeit, Gefahr und Mühe ſo groß geweſen, daß ſie kaum durch den halben Theil der geborgenen Waaren würde vergütet werden. Die Eintheilung unter denenjenigen, welche einem nothleidenden Schiffe zu Hülfe kommen, wird auf eine ſehr ungleiche Weiſe bewerkſtelliget, wenn ein ieder einen gewiſſen Antheil des von ihm geretteten Guthes zu gewarten hat. Mancher iſt ſo glücklich, eine koſtbare Waare vorzufinden, und ſie mit leichter Mühe wegzutransportiren: ein andrer erlangt eine ſchlechte, oder wol gar durch das Waſſer ſchon gänzlich verdorbene Waare, und muß ſich vielleicht begnügen, ein mäßiges Tagelohn durch den ihm zufallenden Antheil verdient zu haben; da jener durch einen bloſſen Zufall, und durch ein unverdientes Glück auf einmal ſich einen Reichthum erwerben kann. Es iſt alſo leichtlich zu erachten, daß iedermann ſich bemühen wird, dasjenige, was von gröſſerem Werthe iſt, habhaft zu werden; daß dadurch Unordnungen entſtehen müſſen; und daß der allgemeine vornehmſte Endzweck, Güther und Schiff, ſo viel als möglich, zu conſerviren, auf ſolche Weiſe am allerwenigſten erreichet werde.

§ 363.

Man hat demnach 3) nicht immer auf die Gewohnheit zurückzuſehen, welche in unſern Elb-Gegenden den Bergern den dritten Theil von Güthern, oder deren Werth, zugeeignet. An der ſüdlichen Seite des Elb-Ufers iſt ſolches, mehrmalen erwehntermaaſſen, (ſ. § 344.) abgeſchaffet, und die Obrigkeit beſtimmet den Lohn willführlich, nach Ermäßigung der wenigen oder groſſen Gefahr. Und auch an der nordlichen Seite fehlet es nicht an Exempeln, daß, nach der ausdrücklichen Vorſchrift Königlich-däniſcher Rechte, u) die Berger mit einem ex officio beſtimmten, nach Gelegenheit der Umſtände eingerichteten, Berglohn ſich haben müſſen begnügen laſſen. Und wenn gleich die Exempel des Gegentheils vielleicht in gröſſerer Anzahl vorhanden ſeyn mögten, ſo rühret ſolches iedoch a) nur daher, weil die Eigenthümer geſtrandeter Waaren an der einen Seite ſich vor groſſen Weitläuftigkeiten geſcheuet, und die erſte die beſte Gelegenheit, zum Beſitz des Ihrigen zu gelangen, ergriffen, an der andern Seite aber auch nicht ſelten, in Rückſicht auf die von ihren Aſſecuradeurs zu gewartende Erſtattung des Schadens, nicht allezeit denjenigen Fleiß in Reclamirung der Güther angewandt, worzu ſie von Rechtswegen wären verbunden geweſen.

§ 364.

Es iſt b) keine Gewohnheit ſo alt, und durch ſo viele Actus bekräftiget, daß ſie ein gröſſeres Vorrecht ſollte haben können, als die iedermann bekannte allgemeine Rechts-Regel: daß

u) Denn alſo lauten die Worte in dem See-Rechte Königs Frid. II. Privilegio Chriſt. IV. Edicto Königs Chriſtiani V. ausdrücklich auf den Fall, da die Schiffer mit den Bergern ſich um ein gewiſſes nicht verglichen haben, welches aber ſelten geſchiehet. ſ. inſonderheit docum. ap. Schuback N. 42. 55. 57.

daß niemand mit des andern Schaden ſich bereichern dürfe. Unſtreitig können die Berger, wenn ſie ihre Prætenſion bis auf einen dritten Theil der durch ihre Arbeit ans Land gebrachten Güther, nach einem generalen Satze der Gewohnheit, erſtrecken wollen, nicht anders angeſehen werden, als Leute, die, nebſt dem verdienten Lohn, einen Gewinnſt ſuchen; da die Eigener hingegen als ſolche zu betrachten ſind, welche um Abwendung eines beträchtlichen Schadens und Verluſtes ſich bemühen. Dieſer Schaden betrifft nicht ſie allein, ſondern, wegen der genauen Verbindung der Handlung, das Commercium aller Nationen. Es muß alſo billig ihr Intereſſe dem Intereſſe der Berger vorgezogen werden.

§ 365.

c) Iſt die angeführte Gewohnheit nicht nur, wie bereits erwehnet, den Königlich-däniſchen Rechten, ſondern überhaupt dem Inhalte der, zur Sicherheit ſchiffbrüchiger Güther, faſt bey allen Nationen von Europa gemachten Verordnungen, Bündniſſen und Verträgen entgegen. x) In Frankreich iſt ſo gar, um nur ein Exempel anzuführen, ein Geſetz, daß, wenn ein Schiffer in Noth denen ihm zu Hülfe kommenden Bergern die Hälfte, oder den dritten, oder vierten Theil der Güther verſprochen hätte, ein ſolches Pactum als nichtig und ungültig wiederum caßiret, das Berglohn aber nach Billigkeit, und nach Proportion der ausgeſtandenen Mühe, Arbeit und Gefahr determiniret werden ſolle. y)

§ 366.

Sie iſt ferner d) dem allgemeinen Commercio um deſto mehr nachtheilig, indem bey der Strandung eines Schiffes

x) ſ. Herrn Schubak c. l. S. 10. u. f. beſonders auch § 15.
y) ſ. daſelbſt § 11. S. 76.

an den Elb-Ufern und Sanden, und dem an deſſen Ladung verurſachten Verluſte, faſt niemals die Kaufleute eines Ortes allein, ſondern gemeiniglich Kaufleute aus mehrern Nationen intereßiret ſind. Und ſie leiden aus einer natürlichen Folge der ofterwehnten, von denen unter Königl. Däniſcher Jurisdiction ſtehenden Bergern allegirten, Gewohnheit gedoppelt dadurch, daß Benachbarte, die an demſelben Strande wohnen, z. E. die Dithmarſcher und Friesländer, ſich ein gleiches Recht zueignen, und bey vorkommenden Fällen, abſonderlich, wenn ſie mit jenen, wie es bey den Unglücks-Fällen im Munde der Elbe ſehr oft geſchiehet, zugleich concurriren, ihre Belohnung nach einem gleichen Maaſſe ausgerechnet wiſſen wollen. Geſtalt es demnach nicht zu leugnen ſtehet, daß ſelbſt die Ritzebütteler und Cuxhavener Berger einigemal darinn obtinirt, und hieraus ebenfalls in folgenden Zeiten eine Gewohnheit erzwingen wollen; [z]) wogegen aber gleichwohl bey dem in § 347. ſchon angeführten Caſu des geſtrandeten Altonaiſchen Schiffes: die **Maria Catharina**, ein fürs künftige dem Commercio höchſtvortheilhaftes Præjudicatum vorhanden iſt; aus deſſen bey einem Altonaiſchen Schiffe, das auf Hamburgiſchem See-Gebiete verunglückt, gemachten Vorgang man in Anſehung der Königlich-däniſchen Berger das Reciprocum dahin wünſchet, daß, durch einen allerhöchſten Machtſpruch, das ihnen zuſtehende Berglohn zwar reichlich, aber gleichwohl auf eine ſolche Weiſe, und mit einer ſolchen Erklärung der allergnädigſten Königl. Willens-Meynung determiniret würde, daß ſie künftig von einer, dem geſammten Commercio ſo ſehr nachtheiligen, Forderung, als der dritte Theil iſt, von ſelbſt abzuſtehen ſich bewogen ſähen; und mit demjenigen ſich zu begnügen hätten, was entweder nach Seiner Königlichen Majeſtät allererleuch-

z) ſ. Herrn Schuback c. l. § 37. S. 316. der deutſchen Ausgabe.

lererleuchteſtem Gutbefinden, oder der hiezu hochverordneten königlichen Miniſtrorum und Obrigkeiten Einſicht, ihnen, in Betrachtung der gehabten Mühe, der ausgeſtandenen Gefahr, der angewandten Zeit und übriger Umſtände, wird zuerkannt werden. Allermaaſſen, wie es ſich zutragen, und die Billigkeit an die Hand geben möchte, daß das Berglohn nicht nur bis auf einen dritten Theil, ſondern auch über denſelben, und bis auf die Hälfte erſtrecket würde, alſo die Berger gewiß auch in allen Fällen, wo dieſes nicht geſchiehet, eine billige reichliche Vergeltung zu gewarten haben. Und, wenn ihnen gleich die Gelegenheit künftig entgehet, durch einen ungefähren Zufall einen, mit dem größten Nachtheil der geſammten Kaufmannſchaft unzertrennlich verknüpften, Gewinnſt zu erlangen, und plötzlichen Reichthum zu erwerben; ſo werden ſie doch auch niemals ſich zu beſchweren haben, daß ihre Arbeit, Dienſteifer, Treue und Mühe, ja ſelbſt die etwa ausgeſtandene Lebens-Gefahr, welcher ſich doch viele tauſend Menſchen, unter Erwartung eines weit geringeren Verdienſtes, täglich unterwerfen müſſen, nicht vollkommen und überflüßig belohnet worden.

§ 367.

2) Anmerkungen bey der Geſicherung der geborgenen Güther.

Bey dem zweeten Punkte der möglichſten Geſicherung der geborgenen Güther und des Schiffes, zur Ueberlieferung derſelben an ihre Eigener, habe ich nachfolgende Anmerkungen zu machen:

Wenn man auch vorausſetzet und zugiebet, daß, zumalen bey einer auf den Verzug haftenden Gefahr, ſo genau nicht darauf geſehen werden könne, daß allein die Eingeſeſſenen des Orts zur Bergung zugelaſſen werden dürfen, unter deren Hoheit der Strand und die Sande ſtehen, ſondern daß ein ieder,

auch Fremder, welcher von dem Schiffer um Hülfe erſuchet wird, oder zuerſt auch ungerufen ſich einfindet, die hülfliche Hand darbiete; ſo folget doch daraus nicht, daß derjenige, ſo Fremde, als Einheimiſche, durch Raub, oder durch Verheimlichung, das Geborgene ſich zueignen, und damit in ſeine Heymath ſich begeben könne: ſondern es muß ſolchem Betrieb, wie der gefliſſentlichſten Verwahrloſung, vorgebeuget werden.

Dieſer Zweck kann füglich nicht anders erhalten werden, als dadurch, daß ein ieder Berger, ohne unterweges einzulaufen, oder anzulegen, die geborgenen Güther derjenigen Obrigkeit überliefere und redlich angebe, unter der er ſeßhaft, oder derſelben unterhänig iſt; und die hernach wegen der Ueberlieferung mit derjenigen Obrigkeit correſpondiret, auf deren Gebiete und Strand das Unglück ſich zugetragen; daß immittelſt dieſe geborgenen Güther daſelbſt ſogleich in Obrigkeitliche Verwahrung genommen werden, um ſie entweder, wenn ſie verderblich ſind, bis weiter, öffentlich verkaufen, die übrigen aber taxiren zu laſſen, und darnach das Berge-Geld zu beſtimmen; daß, wenn Wind und Wetter den Berger nöthigen, anderswohin ſich zu begeben und einzulaufen, die Obrigkeit des Ortes ſogleich die Güther inventire, oder eine Wache dabey gebe; und daß, wenn iemand überführet würde, Kiſten und Fäſſer erbrochen zu haben, derſelbe am Gelde, daferne er aber geraubet hätte, an Leib und Leben beſtrafet würde: wogegen iedoch den Bergern, über ihren verdienten Lohn, wegen des Aufenthalts, für ieden Tag ein billiges gut zu thun ſeyn würde.

§ 368.

Auf dieſe Weiſe hat die Stadt **Hamburg** den Vorgang gemacht, das Bergungs-Geſchäffte zu handhaben, und an dem **ſüdlichen Elb-Ufer** wird es eben ſo gehalten. Man wünſchet

wünſchet alſo dergleichen auch **an dem nordlichen Ufer:** und es iſt dabey der unvorgreifliche Vorſchlag geſchehen, daß, was die Königl. Däniſchen Unterthanen geborgen haben, womit ſie Windes und Wetters halben gleich auffegeln können, wenn es ſowohl Helgelander als Altonaer ſind, die Güther nicht nach dem Helgelande, ſondern nach Altona, und eben alſo von den Ritzebüttelſchen Bergern nach Hamburg mögen gebracht werden, weil dieſe Handels-Plätze, wenn etwa ein Verkauf erfordert wird, für die Bergen nicht weniger, als für die Intereſſenten, am bequemſten und vorträglichſten ſind, die Güther nicht unter ihrem Preiſe loszuſchlagen: woran doch hauptſächlich jenen am meiſten gelegen iſt; da zumalen der dritte Theil, oder welcher es iſt, in natura, nach Unterſchiedenheit ihres Werthes, ihnen nicht wohl beſtimmet werden kann; als wobey zwar diejenigen, welche die beſten Güther geborgen, unbillig gewinnen, die andern aber, welche das ſchlechteſte geborgen, eben ſo unbillig verlieren würden. (ſ. § 362.)

Ob nicht aber auch die von den Pinnebergiſchen, und andern Königl. Unterthanen geborgenen Güther nicht nach den Amts-Stuben, ſondern nach Altona zu bringen, eben iezt erwehnte Conſiderationes einen Bewegungs-Grund geben mögten, ſolches hat man der Königl. allerhöchſten Ermäßigung bis annoch überlaſſen müſſen: und es würde iedoch allenfalls dem Intereſſe des Commercii auch damit geholfen werden, wenn Pinneberg, oder auch Blankeneſe, der Ort der Aufbehaltung bliebe; als wohin, nach geſchehener Notification eines Verkaufs, weil beyde Oerter ſo nahe bey Hamburg und Altona liegen, die Käufer ohnſchwer ſich begeben können.

Doch dies iſt nur der Vorſchlag in dem Falle, da die Berger an die Stadt auffegeln können. Der **zweete** aber iſt in dem Falle, da ſie zu Cuxhaven mit ihren Fahrzeugen, Windes und Wetters wegen, einlegen müſſen; wie von den

Pinne-

Pinnebergern und Altonaern mehrentheils geſchiehet, dieſe, daß ſie alsdann die geborgenen Güther, auf welchem Strande ſie auch ſolche gefunden haben, dem Amtmann zu Ritzebüttel angeben, und ſie in eines der beyden Magazine einbringen müſſen, woſelbſt ſie inventirt, und das Inventarium an ihre Obrigkeit mit behändiget würde. Und wie iſt es wohl der Stadt zu verdenken, daß ſie dieſes begehret? Hat ſie doch, auf ihre Koſten, einen ſo bequemen Noth-Haven auch den Fiſcher-Evern geöffnet, und genieſſen ſie nicht dieſer Sicherheit ganz unentgeldlich? Wie würden ſie, da ſie in ſelbigen, des Fiſchens halber, einlaufen, wenn Wind und Wetter, gerades Weges in die See ſich zu begeben, ſie verhindern, ohne ſelbigen zu ſuchen, an Oertern, davon ihre Heymath 18 und mehrere Meilen entfernet iſt, überall mit dem Bergen ſich beſchäfftigen können, zu welchem ſie darinn ſich vorbereiten, und wohin ſie mit den erhaltenen Güthern ihren Rückweg nehmen?

§ 369.

3) Anmerkung über die *Legitimation* und *Reclame*.

Bey dem dritten Punkte der Reclamirung der Güther, und der Rechtfertigung zu derſelben, kommt alles hauptſächlich auf zwey Stücke an: als 1) auf die Gewißheit, daß die reclamirten Güther in natura, oder, im Fall ſie verkauft werden, ihrem Werthe nach, an ihren rechten Eigener kommen, und 2) auf die Sicherheit derjenigen Obrigkeit, von wannen die Güther reclamiret werden, vor allem künftigen Anſpruche.

§ 370.

Was das erſtere betrifft, ſo wird es bekanntlich heutiges Tages ſo gehalten, daß von demjenigen Orte, von wannen

das

das Schiff ausgerüſtet worden, oder wohin es deſtiniret iſt, allen und ieden auswärtigen Intereſſenten durch Briefe ſowohl, als durch Notificationes in den Zeitungen, der Zufall bekannt gemacht, und ſolche ſelbſt, oder durch Mandatarios, zur anzuſtellenden Wahl der Deputirten eingeladen werden.

Dieſe Deputirte werden von den Intereſſenten mit einer behufigen Vollmacht verſehen; und, da ſolchergeſtalt alles, was von ihnen geſchiehet, von den übrigen Intereſſenten auf das bündigſte genehm gehalten wird, ſo iſt auch kein Zweifel, daß die Auslieferung der Waaren, oder deren Werthes, an die Deputirten, oder deren an Ort und Stelle, wohin die Güther öffentlich gebracht, oder daſelbſt verheimlichet worden, geſchickte Unter-Gevollmächtigte, eben ſo ſicher ſey, als wenn einem ieden Eigenthümer das Seinige in ſeine eigene Hände übergeben würde.

Es iſt kaum möglich, oder doch nicht wahrſcheinlich, daß es iemand verſäumen ſollte, unter den Intereſſenten ſich mit anzugeben. Geſetzt aber, daß es geſchehen wäre, ſo wird gleichwohl nichts zu deſſen Nachtheil, ſondern alles zu ſeinem Beſten vorgenommen. Er behält allemal ſeinen Regreß an die Deputirten, welchen die reclamirten Waaren ausgeliefert worden; und ſolche ſind wiederum von ihren Mit-Intereſſenten geſichert, ſo daß jener allemal zum Genuß des Seinigen gelangen kann. Und daß übrigens bey der Angabe der Intereſſenten nicht der geringſte Unterſchleif, oder Betrug, vorgehen könne, ſolches iſt denenjenigen am beſten bekannt, welche alle Umſtände genau wiſſen, wie es bey Kaufleuten in dergleichen Fällen pfleget gehalten zu werden; als welche die Connexion unter ihnen kennen, und alſo überzeuglich einſehen, wie ſchlechten Fortgang es haben würde, wenn iemand, unbefugter Weiſe, als einen Eigener und Mit-Intereſſenten ſich geriren wollte.

§ 371.

§ 371.

Es würde demnach, wenn obige Umſtände zum voraus geſetzet werden, ſolches zur Legitimation der Intereſſenten, oder vielmehr deren Deputirten, auch auf den Fall hinlänglich ſeyn, wenn der Schiffer nicht mehr vorhanden, ja wenn auch die Waaren aus einem geſtrandeten Schiffe ans Land getrieben wären. Wo aber der Schiffer ſelbſt noch zugegen, welcher durch Producirung ſeines Connoſſements und Content-Zetteln augenblicklichſt bezeugen kann, daß alle Güther eben diejenigen Waaren ſind, ſo von den Bergern aus ſeinem Schiffe abgeholet worden, und welcher, der obangeführten allerhöchſten Königlichen Verordnung nach, alleine genugſam auctoriſiret wäre, dieſe von den Bergern blos ad cuſtodiam mitgenommenen Waaren wiederum abzufordern; wo ferner die ſämmtlichen Berger ebenfalls nicht leugnen, daß eben die verkauften Güther die von ihnen aus dem Schiffe geborgenen Güther ſind; da vermag ſich noch weniger Schwierigkeit zu finden, die aus den verkauften Waaren gelöſeten Gelder, nach Abzug eines billigen Berg-Lohns, den Deputirten, gegen bloſſe Producirung ihrer Original-Vollmacht, verabfolgen zu laſſen; wobey aber auch kein Bedenken ſeyn mag, wenn, bey etwa im Schiffbruch verlornen Papieren, das Exemplar der Connoſſementen, welches die Ablader, oder diejenigen, an welche die Güther conſigniret worden, in Händen haben, in die Stelle der verlornen treten, und von gleicher Wirkſamkeit ſeyn kann.

§ 372.

Was zweytens die Sicherheit der Berger, oder deren Obrigkeit, vor etwanigen künftigen Nachmahnungen wegen der reclamirten Güther, betrifft, ſo leget ſich ſolche ebenfalls, aus vorhin angeführten Umſtänden, genugſam an den Tag.

An

An die Berger, welche nichts anders gethan, als fremde Güther, um dieſelben vor dem Untergange zu bewahren, auf eine Zeitlang ad Depoſitum zu nehmen, hat überhaupt niemand den geringſten Anſpruch, als allein der Schiffer, von welchem ſie dieſelben gleichſam zur Aufbewahrung empfangen haben, oder auch die Deputirten der geſammten Intereſſenten. Einem ieden einzelnen Eigenthümer ſind ſie ganz und gar nicht ſchuldig, Rede und Antwort zu geben, oder ihm das mindeſte verabfolgen zu laſſen. Sie haben alſo auch nicht zu beſorgen, daß, wenn ſich ja noch künftig iemand melden ſollte, wie doch, aus vorangeführten Umſtänden, niemals zu vermuthen ſtehet, ſolcher an ſie die geringſte Forderung machen werde. Es hat ſich derſelbe an niemand, als an die Deputirten der ſämmtlichen Intereſſenten, oder deren Gevollmächtigte, zu halten; und ſolche ſind ipſo jure ſchuldig, denenjenigen, von welchen ſie die reclamirten Güther zurück erhalten, für allen künftigen An= und Zuſpruch gänzlich einzuſtehen. Die Obrigkeiten der Berger aber haben inſonderheit ihre Sicherheit darinn, daß Ein **Hochedler Rath** der Stadt Hamburg ſich zu einer gleichen Verbindlichkeit in dem Vorſchreiben für die Intereſſenten anheiſchig macht: und es kann alſo wohl die Sache in dieſem Stücke durch einigen Zweifel nicht aufgehalten werden; da zumalen, wenn wegen richtigen Empfangs des Berglohns die Berger ſich eine Sorge machen, deshalber hinlängliche **Bürgſchaft** vor den Obrigkeiten geſtellet zu werden pfleget; als die ſie bey dem geringſten Mißtrauen, aus dem jure retentionis, welches beym Berg=Lohne nicht weniger, als bey der Fracht, in den Güthern ihnen zuſtehet, begehren können.

§ 373.

§ 373.
4) Beſondere Anmerkungen bey dem Schiffe, die Jgfr. Agatha.

Alle dieſe Punkte ſind denn zwar zum Theil in denjenigen Fällen zur Erörter- und Unterhandlung gekommen, welche ich angeführet habe; und zwar der **erſte** hauptſächlich bey dem Schiffe, die **Maria Catharina**, wo das Berg-Lohn nicht auf den dritten Theil Stadtſeiten geſetzt wurde; (ſ. § 348.) der **zweete** bey dem Schiffe *le Franc*, wo die fremden Berger in Cuxhaven eingelaufen waren, und zur Inventirung ſich anſchicken muſten, auch Wache auf ihre Fahrzeuge geleget wurde; (ſ. § 350.) und **der dritte** bey eben dieſem Schiffe, da nemlich das Formular der Vollmacht zur Reclame ſolchergeſtalt vollends zu Stande kam, als ich es unter dem Buchſtaben E 7. anlegen werde. Allein zuſammen, und in einer Verbindung, ſind ſie zuerſt der Vorwurf bey dem Schiffe, die **Jgfr. Agatha**, geworden, und man hat die Königl. Däniſche Milde und Groſsmuth in dieſem Falle vorzüglich zu genieſſen gehabt, nachdem die dabey einſchlagenden und zuſammen laufenden ganz beſondern Umſtände, nachſtehendermaaſſen, in den unter dem Buchſtaben F 7. angelegten bündigſten Schreiben,[a]) zur Ermäßigung waren gebracht worden.

§ 374.

Es war 1) bey dem dieſes Schiff betroffenen Unglücks-Falle ein Accord gleich Anfangs mit den Bergern geſchloſſen worden. Die Arbeit ward vorgenommen, ohne daſs iemand etwas anders, als dieſen Accord, vor Augen hatte. So bald man aber merkte, daſs das Schiff einen Leck hatte, und überdem

a) Sie ſind von der geübteſten Hand des nur zu frühe aus der Welt gegangenen gottſel. Herrn Syndici **Amſincks**, eines ausnehmend verdienten Mannes.

dem die Anzahl der Berger ſich mehrete, zerſchlug ſich der Accord, und niemand würde ferner Hand angeleget haben, wenn nicht das Verſprechen, daß einem ieden, was recht und billig, werden ſolle, geſchehen wäre. Da nun die Königlichen Rechte keinen Unterſchied machen, ob das Schiff leck geworden, und ob es zu Grunde gegangen, oder nicht, ſondern nur überhaupt verordnen, daß der mit den Bergern getroffene Accord vor allen Dingen attendiret werden ſolle; ſo ſchiene es in gegenwärtigem Falle der Billigkeit nicht entgegen zu ſeyn, wenn auf den vorhin getroffenen, obgleich nachher wieder aufgehobenen, Accord wenigſtens ſo weit reflectiret würde, daß denen Bergern vierfach, ſechsfach, ja allenfalls zehnfach dasjenige zukommen ſolle, was die erſten unter ihnen ſich vorhin, da ſie an die Arbeit gegangen, gutwillig gefallen laſſen. Denn auch eine zehnfache Verdoppelung des Accords würde noch lange nicht ſo weit gereichet haben, als die Prätenſion der Berger, welche einen dritten Theil der Waaren zur Belohnung forderten, nachdemmalen zu Blankeneſe und zu Altona aus den dahin gebrachten und verkauften Waaren über 100000 mℒ waren gelöſet worden.

§ 375.

2) Fiel die Unbilligkeit dieſer Forderung um deſto mehr ſogleich in die Augen, wenn man erwog, daß zwey Helgelander Fahrzeuge, welche en paſſant nur einige wenige Ballen und Käſtgens den erſten Abend aus dem Schiffe geholet, und damit gerades Weges in die See zurück gefahren, etwa auf 8000 mℒ, zweene Neumühler Fiſcher=Ever aber über 10000 mℒ, und die 17 Blankeneſer Ever, welche an der Bergungs=Summe Antheil zu nehmen behaupteten, an die 17000 mℒ würden bekommen haben; und daß gleichwohl

nicht die mindeſte Gefahr mit dieſer Bergung verknüpft geweſen, ſondern ſelbige mit leichter Mühe, bey ganz bequemen Frühlings-Wetter, (ſ. § 354.) ſo wie bey einer ordentlichen Löſchung, ohne groſſe Beſchwerlichkeit bewerkſtelliget worden; und es würde auf künftige Fälle ein dem Commercio gar zu nachtheiliges Præjudicium daraus erwachſen ſeyn, wenn, in caſu hoc maxime favorabili, den Bergern ein dritter Theil der geborgenen Güther wäre zugeſprochen worden: und wenn künftig ein Schiff auf einen Sand im Fahrwaſſer, oder an denſelben, gerathen wäre, ſo würde zu beſorgen geweſen ſeyn, daß ſolches keine Hülfe zum Löſchen gefunden hätte, bis die Berger nicht gewahr geworden, daß das Schiff einen Leck bekommen, und alſo ihre Prätenſion an einen dritten Theil deſſelben begründet worden.

§ 376.

3) Es waren nicht allein Königl. Däniſche Unterthanen, welche hiebey hülfliche Hand geleiſtet, ſondern es waren auch Cuxhavener dabey gegenwärtig und beſchäfftiget geweſen. Dieſe letztern hatten ihren Lohn nicht anders, als nach dem einmal eingeführten Principio, wie es die Billigkeit, nach Proportion ihrer geleiſteten Arbeit, erfordert, zu gewarten, und das ward auch durch das vorhin § 354. angeführte Decretum Senatus ihrenthalben verhänget. Nun war aber leicht zu erachten, daß ſie nicht weniger, als jene, in dieſem Falle, wie in künftigen, würden haben ſeyn wollen, und ihre Forderung nach dem, was jene erhalten, natürlicherweiſe immer formiren würden. Dieſes gereichet nun der ganzen Kaufmannſchaft zur Laſt; und, da nicht nur andere fremde, ſondern auch ſelbſt unter Königl. Däniſcher Jurisdiction ſtehende, Kaufleute bey dem Schiffe Agatha mit intereſſiret, ſo war um deſto mehr zu hoffen, es würde auch, um

dieſes Umſtandes willen, auf die Moderirung des Berg-Lohns ein gnädigſtes Augenmerk gerichtet werden.

§ 377.

Es kam endlich 4) noch in Betrachtung, daß alle, von den Cuxhavenern zu eben der Zeit und gemeinſchaftlich geborgenen, nach Hamburg gelieferten Güther, an deren Marken und Nummern man erkennen konnte, daß ſie Altonaiſchen Kaufleuten zuſtändig, ſolche denenſelben ohne Anſtand ausgeliefert, dahingegen die von den Königl. Däniſchen Unterthanen geborgenen Waaren, ohne einigen Unterſchied zu machen, zu Altona und Blankeneſe verkaufet worden.

§ 378.

In künftigen Fällen würde demnach, wie Senatus vorſchlug, inſonderheit dahin alle Sorge zu richten ſeyn, daß der unverderblichen Waaren Verkaufung, ſo viel als möglich, verhütet und verboten würde, in Betrachtung, daß a) ſolches nur den Kaufleuten, die ihre Waaren ſolchergeſtalt zu halben Preiſen los werden, und deren Aſſecuradeurs zum Schaden, b) den Bergern aber gar nicht zum Vortheil gereichet, vielmehr, wenn ſie nach dem Werthe der Waaren bezahlt ſeyn wollen, ihren Lohn um ein anſehnliches vermindert; anbey c) der oft angeführten allergnädigſten Königlichen Verordnung des Strand-Rechtes vom Jahre 1705 ſchlechterdings entgegen iſt, in deren Art. 20. es ausdrücklich heiſſet, daß keiner, der Schiffbruch erlitten, dazu gezwungen werden mag, etwas von dem geſtrandeten Guthe zu verkaufen, und im vorhergehenden 18ten Artikel eine gewiß ſo nachdrückliche, als gerechteſte, Verfügung in folgenden Worten enthalten iſt:

Was an kleinen Fahrzeugen gebraucht wird, die Waaren ans Land zu führen, ſoll a parte nach der

Billigkeit bezahlet werden; mit ſothanem Bergen ſoll menſch- und chriſtlich verfahren werden: und woferne das verunglückte Schiff ganz ſtrandet, dann ſollen die Berger, wo das Wetter es zuläßt, dem Schiffer von der Ladung an Land ſchaffen, was möglich iſt; und ſoll das Guth, welches geborgen wird, nach dem Orte, der angewieſen wird, hingeführet werden; und ſoll es dem Schiffer frey ſtehen, nach eigenem Belieben damit zu handthieren, entweder durch ſein eigen Volk, oder durch Fremde, da er derſelben nöthig iſt, für Zahlung an einen jeden, der ihm ſolchergeſtalt hilft.

§ 379.

Es iſt nun, auſſer dieſem, allen bekannt, daß 5) die Fiſcher-Ever, wenn ſie, ihrer Abſicht nach, zu fiſchen ausgegangen, und nicht durch eine zum Bergen ſich findende Gelegenheit davon abgehalten werden, wobey ſie gleichwohl, wegen der bequemen Witterung, in dem Bellmanniſchen Vorfalle weit weniger Gefahr unterworfen geweſen, ihren Verdienſt kaum auf 20 Thaler erſtrecken können. Sie müſſen es alſo noch allemal für einen Glücksfall und für eine reichliche Belohnung anſehen, wenn ihnen dasjenige fünffach zugeſprochen wird, was ſie in eben derſelben Zeit mit ihrer ordentlichen Nahrung ſonſt würden verdienet haben.

§ 380.

Dieſes waren die Vorſtellungen in Anſehung des erſten Punkts, nemlich des Berglohns, und der den Intereſſenten, nach geſchenktem königlichen dritten Theil an den Güthern, und nach Abzug des den Bergern, ſtatt deren Zueignung in natura, gewidmeten andern dritten Theils an Gelde, beygelegten,

aus

aus dem ganzen herausgekommenen, Summe. Der zweete, von der Geſicherung der Güther, zur Ueberlieferung derſelben an die Eigener, ward durch die obrigkeitlichen Verfügungen zu Pinneberg, Altona und auf dem Helgelande, in der Niederlegung der auch von den Helgelander Bergern geborgenen, zu den Altonaiſchen gefügten, Güther, ſo wie der von den Pinnebergern bey ihrem Amte befolgten, erlediget. Und der dritte, wegen der Reclamirung und Legitimation, ward um ſo leichter bevollſtrecket, als der Schiffer zugegen war, und die Papiere und Documente alſofort produciren konnte; nächſtdem aber bey dieſem Falle Senatus den Anfang derjenigen ſchriftlichen Guarantie machte, deren ich, mit allem übrigen, § 372. ſchon gedacht habe, mit welcher nachgehends, in ähnlichen Begebenheiten, iſt fortgefahren, und Guth oder Geld, nach dem Verkauf, den Deputirten, oder deren Gevollmächtigten, nach ausgemachtem Berg-Lohne, und deſſen Abzug in den königlich-däniſchen Amts- und Gerichts-Stuben, iederzeit, und allenfalls auf allerhöchſten Befehl, iſt überliefert worden, wenn hin und wieder bey den Unter-Obrigkeiten ſich einiger Anſtand hat hervorthun wollen.

§ 381.
Verjährung des Eigenthums-Rechtes an den geborgenen Güthern.

Aus demjenigen, was ich von der Reclamirung des Eigenthums an den, in unſern Elb-Gegenden, geborgenen ſchiffbrüchigen Güthern zuletzt geredet, erhellet zur Gnüge, daß es faſt gar nicht, oder doch nur ſelten, und wenigſtens nicht anderſt, als wenn ein Schiff, als ein in der See treibendes Wrack, und von Perſonen und Güthern entblöſſet, angetroffen, mithin dieſe auf den Strand geworfen, und die Marken daran unſichtbar geworden, bey uns ſich zutragen könne, daß die Ei-

genthümer innerhalb Jahres und Tages, als der nach allen See-Geſetzen,[b]) und auch nach den unſrigen, zur Verjährung der geretteten, und in Gewahrſam genommenen, Güther beſtimmten Zeit, ſolche nicht ſollten reclamiret, und ſodann als herrenlos Guth nicht abgefordert haben. Daher ich denn auch bey dieſem Verjährungs-Punkte mich gar nicht aufhalten will: von welchem ich ſonſt, in ſo weit ſie einem Privato zu ſtatten kömmt, welcher einiges Guth über See und Sand anhero gebracht, und welches als geſtohlen oder geraubt Guth angeſprochen wird, ſchon bey den Eigenthums-Rechten in der dritten Abtheilung von Gerichten und Rechten § 53. geredet, und alſo die, in dem ietzo zu erörternden 19ten Titel des 2ten Theils des Stadt-Buchs vom See-Raube, davon handelnden Artikel, nemlich den 2 und 3ten, im voraus erkläret habe. Und ich will alſo, nachdem ich nochmals überhaupt den Leſer auf des Herrn Syndici Schubacks gründliche Ausführung aller Strand-Caſuum verwieſen, zur Beleuchtung des eigentlich ſo genannten See-Raubes, fortſchreiten.

§ 382.

H. See-Raub.

Von dieſem eigentlichen See-Raube iſt, nach dem alten Stat. von 1497 P. 50. nur der einzige, und zwar der erſte, Artikel in dem beregten Titel des neuen: und es wird alleinig darinn beſtimmet, in welchem Fall der dadurch erlittene Schade zur Havaria groſſa, oder particulari gehöre. Die Worte hierüber ſind dieſe:

Würde mit etlichen See-Räubern Compoſition, oder ein Vertrag gemacht, und mit genanntem übergegebenem Guthe das Schiff und andere Güther von den See-Räubern entfreyet, den Schaden ſoll man

b) ſ. Herrn Schuback c. l. § 39. und beſonders Uſ. & Cout. de la Mere p. 354. art. 16.

man theilen, zu bezahlen von Schiff und Guthe, wie oben von geworfenen Güthern gemeldet. Da aber etliche Güther von den See-Räubern gewaltig, ohne vorhergehenden Vertrag, entfremdet würden, den Schaden dürfen die behaltenen Güther, wie auch der Schiffer, wegen des Schiffs, nicht mit tragen noch erſtatten.

Ich habe ſchon oben § 322. aus der neuen Aſſecuranz-Ordnung, welche die Havarie-Caſus aus einander gewickelt, Artikels-weiſe ausgeführet, daß dieſelbe mit dem Statuto übereinkomme: und ich will alſo hier nur Geſchichts- und Erläuterungs-weiſe nach Herrn Langenbecken S. 296. u. f. bemerken, was unter dem Crimine piratico, worüber der 10te Artikel des 4ten Theils im Stadt-Buche, welcher in der 4ten Abtheilung von Gerichten und Rechten § 85 und 88. allſchon beleuchtet iſt, in den alten und neuern Zeiten iſt begriffen worden.

§ 383.

Hamburgiſche Privilegien gegen die See-Räuber.

Aus der Geſchichte der Hamburgiſchen Rechte und Privilegien kann ich zuvörderſt, wie es mit wenigem in der Einleitung § 6. ſchon berühret worden, in mehrerm unangezeiget nicht laſſen, daß, nach den, unter dem Buchſtaben G 7. folgenden, kaiſerlichen Begönnſtigungen und Vorrechten, als Kaiſers Carls des IVten vom Jahre 1359, Friderichs des IIIten von 1468, und Ferdinands des IIten von 1628, welche insgeſammt von Ihro ietzo allerglorwürdigſt regierenden Kaiſerl. Majeſtät, wie von Dero Vorweſern, allergnädigſt ſind erneuert und beſtätiget worden, die Stadt allen Piraterien auf der Elbe zu wehren, und die Räuber, welche dem Commercio Schaden zufügen, die Elbe hinab bis an die See zu verfolgen, zu captiviren, in die Stadt zu führen und zu ſtrafen, ſey

befugt, nicht weniger den Elb-Strom von der Stadt bis in die offene See von allen des Kaiſers und des Reichs Feinden und widerwärtigen Schiffen, ſoviel ſie vermögend, rein zu halten, privilegiret, und ihrer guten Ausrichtung halber berühmet worden: wovon ich die Ausübung an dem § 382. angezogenen Orte, bey den peinlichen Rechten, mittelſt der Anwendung auf die ſogenannten Vitalien-Brüder, dargeleget habe.

§ 384.
Jetziger See-Raub und Caperey-Ausübung.

Heute zu Tage weiß man nun zwar in Friedens-Zeiten von ſolchen See-Räubern nicht, auſſer von den türkiſchen Corſaren der barbariſchen und mohriſchen Küſte, welche aber ihr Geſchäffte nicht bis nach der Elbe erſtrecken: auſſer daß im Jahre 1687 einige derſelben in der Nord-See, und gar vor der Elbe bey Helgeland gekreuzet; und daß, ſolcher Urſachen halber, zu Deckung der moſcoviſchen und grönländiſchen Schiffe, eine Convoye in See gehen müſſen. In Krieges-Zeiten hingegen wird es nicht zu einer See-Räuberey, ſondern zu einer in den Völker-Rechten begründeten, und aus ſelbigen eingeführten, Verfaſſung gerechnet, daß die kriegenden Puiſſanzen, um einander die Seefahrt zu beunruhigen, Commißionen ertheilen, frey auf einander zu capern, Schiffe anzuhalten und aufzubringen, und zur See allen möglichen Abbruch zu thun. Es werden aber ſolchen Armateurs und Commißions-Fahrern beſondere Frey-Briefe (Lettres of marque) gegeben: und ſie haben darinn ihre Vorſchriften, wie ſie die ihnen aufſtoſſenden Schiffe, ſowohl feindlicher, als neutraler Staaten, behandeln, und wann auch, wie ſie, beſonders letztere, wenn ſie verbotene Waaren eingeladen, aufbringen, und, im Falle einer gemißbrauchten Erlaubniß, zu Rechte und zur Verantwortung ſtehen ſollen. Es fehlet aber indeſſen, nebſt ſolchen

ſolchen privilegirten Armateurs, auch an Capern nicht, welche ohne Authorität ſich zum Raube anſchicken, und die alleinig den eigentlichen Namen von Piraten führen. Und davon haben wir in den groſſen Welt-Gewäſſern iezuweilen Exempel, welche die Souverainen von Europa, auch wenn ſie in Krieg mit einander nicht verwickelt ſind, zur Geſicherung ihrer eigenen und fremden Commerciirenden, und deren Handel und Schiffahrt, ſie zu vertreiben und zu beſtrafen, veranlaſſen.

§ 385.

Sowohl von dieſen aber, als von jenen, gelten unſere angeführten Geſetze in Anſehung der Havarie: und, da ich ſchon in der 2ten Abtheilung dieſes Abſchnittes § 13. u. f. von allem dem gehandelt habe, was in die Pflichten unſerer neutralen Kaufleute einſchläget, um zu Krieges- und Friedens-Zeiten ſicher zu fahren, und der verbotenen Güther ſich zu enthalten, ſo habe ich nur, was die Capereyen ſelbſt anbetrifft, mit wenigem hier annoch anzuführen, daß, wie die Armirung einigen Cap-Schiffes, nebſt Vorſchub und Rath und That zu derſelben, nicht weniger die Erhandlung der von andern gemachten Priſen, oder der Ankauf der Güther aus denſelben, in dem vorigen und zu Anfang des ietzigen Seculi, unſern Bürgern und Einwohnern iſt verboten worden; immaaſſen die dahin gehörigen Mandate in dem Regiſter unter Caperey nachzuſehen ſind; alſo zwar deren Erneuerung es nicht gebrauchet habe, weil unſere Kaufleute ſolcher verbotenen Theilnehmung an Capereyen längſtens ſich enthalten; gleichwohl aber, wenn eine Confiſcation an competentem Orte gerichtlich erfolget, oder ſonſt das Schiff für eine gute Priſe erkläret worden, ein ieder ohne Verantwortung eine ſolche Priſe, oder die confiſcirten Güther und Waaren heute zu Tage, zumal wenn ſie öffentlich losgeſchlagen werden, an ſich kaufen könne; und

der vorige Eigener dieſerwegen an den Käufer keinen Regreß habe: iedoch, daß, wie Herr Langenbeck ſehr wohl anmerket, es beſſer gelaſſen, als gethan ſey; immaaſſen immer eine Gefahr dabey verknüpfet iſt, inſonderheit ſo lange dergleichen Schiff noch nicht auf einem freyen Strom geweſen, und dadurch zu einem freyen Schiffe geworden iſt.

§ 386.

Ich bin nun alſo am Schluß des Havarie-Geſchäfftes, und es würde nur annoch übrig ſeyn, der Procedure der endlichen Verklarung, der Aufmachung und Diſpache des Schadens, auch deſſen Vertheil- und Zueignung bey geſchehenem Werfen, erfolgten Schiffbrüchen, und in Bergungs- auch Aufbringungs-Fällen, in der Ordnung, wie ich ſie beſchrieben habe, practiſch anzuführen.

Ich beſpare aber ſolches zur Behandlung des Aſſecuranz-Contracts um ſo mehr mit Fleiſſe, weil zu gegenwärtigen Zeiten ſehr ſelten Schiff und Güther unveraſſecurirt bleiben; mithin alle Havarien, Schadens-Foderungen oder Proceſſe zwiſchen denen, die ſich haben verſichern laſſen, und ihren Gewehrsmännern, müſſen gehandhabet, und entweder freundſchaftlich, oder durch gerichtliche Entſcheidung abgemachet werden; bey welcher der Sache Bewandniß denn ich eine Sache, ohne Urſache, zweymal würde ſagen müſſen, wenn ich ſie zuerſt hier ausführen, und hernach wiederholen wollte.

§ 387.
I. Bodmerey-Briefe und See-Wechſel.
(*cambio marino.*)

Ehe und bevor ich aber zu den Aſſecuranzen übergehe, muß ich von der Bodmerey, welche auch, wie ich an ſeinem Orte anzeigen werde, in jene einſchlagen, das Behufige annoch abhandeln.

Von

Von dieſem Contract, welcher mit dem römiſchen fœnore nautico und der pecunia trajectitia zwar einige Verwandniß hat, aber doch dem Aſſecuranz-Contract am nächſten tritt, weil in demſelben ſowohl eine Prämie, als eine im voraus geſchehene Verſicher- und Vergeltung der Gefahr, wechſelſeitig zuſammen kommen, habe ich, was dieſe allgemeine Eigenſchaft deſſelben betrifft, ſchon bey den Rechten der Sache in der Fortſetzung der dritten Abtheilung von Gerichten und Rechten § 519, 20 und 21 geredet: und es hat ein vormaliger Hamburgiſcher Rechts-Gelehrter, Herr **Henrich Rademin**, in ſeiner Inaugural-Diſſertation vom Jahre 1697, de *Bodemeria*, welche zu Halle unter Herrn *Henrici Bodini* Præſidio verthädiget iſt, aus den römiſchen Rechten, ſo weit ſie anzuwenden geweſen, nicht weniger aus den deutſchen, zumalen Hanſeeſtädtiſchen und unſern Hamburgiſchen, wie auch aus fremden See-Rechten, eine vollſtändige Auskunft davon gegeben, welchen Herr Langenbeck in den Anmerkungen zu dem 18ten Titel des 2ten Theils Statuti von Bodmerey ſehr vieles beygefüget hat, was er ex praxi in Erfahrung gebracht, und was auch noch ietzo gröſtentheils in Uebung geblieben iſt. Und dieſen beyden Vorgängern werde ich folgen, iedoch mich auch bey den Hamburgiſchen Bodmereyen allein beſchränken, in ſoferne nicht zu deren Erläuterung es einer Vergleichung mit andern See-Rechten, oder einer Beziehung auf dieſelben, gebrauchen mögte.

§ 388.

Den **Namen** eines Bodmerey-Briefes, oder Contracts, führet auch unſer Statutum art. 7. h. davon her, daß **auf den Boden des Schiffes Geld angeliehen wird**, welches, da es in den ihm beſtimmten Haven ankommt, aus demſelben, wenn der Boden ſo viel zu Lande bringet, wieder bezahlet

zahlet werden ſoll. Geſtalt, da der Boden, oder der Kiel, der hauptſächlichſte Theil deſſelben iſt, ſolcher nur genennet, darunter aber alſo das ganze Schiff und deſſen Werth verſtanden wird. Es geſchiehet aber das Bodmerey-Anleihen, welches, wenn das Schiff nicht behalten, oder beſchädigt, in ſeinen Haven kommt, ganz, oder zum Theil, verlohren gehet, nicht nur auf das Schiff, ſondern auch, ohne darum den Namen zu verliehren, auf die darinn geladenen Kaufmanns-Güther, und zwar auf eben die Weiſe, daß, wenn dieſelben wohlbehalten an den Löſchungs-Platz überkommen, die angeliehene Summe mit Intereſſe aus ſolchen Güthern bezahlet werde, und widrigenfalls hingegen verlohren gehe. Und wie die unter dem Buchſtaben H 7. anliegenden, bey uns gewöhnlichen,[c]) Formularien ſolches zeigen, ſo iſt auch daraus zu erſehen, daß die Namen der Leihenden und Entlehnenden, und des verbodmeten Schiffes, oder der verpfändeten Güther Beſchreibung, der Ort, ſowohl wo es abgeladen worden, als woſelbſt es ſeinen Haven und Löſchungs-Platz haben ſoll; desgleichen die angeliehene Summe mit dem bedungenen Aufgelde; nebſt der Urſache und Bedingung, daß ſie auf Bodmerey genommen, und nach Angabe deſſen, was der Boden oder die Güther an Land gebracht, unter reſpectiver Verpfändung, zur beſchriebenen Zeit zurückbezahlet werden ſolle; und endlich

c) Sie ſind ſehr von andern Bodmerey-Briefen unterſchieden, z. E. von den Spaniſchen auf das Caſco und die Abnutzungen des Schiffes, wovon Herr Magens in ſeinem Verſuch über Aſſecuranzen, Havereyen und Bodmereyen S. 494. ein Formular mitgetheilet, ſo wie S. 499. u. f. von Bodmereyen auf Güther. Siehe auch die Franzöſiſchen See-Rechte daſelbſt S. 674, und die Preußiſchen S. 733 u. f., Engliſche auf Schiffe, die nach Oſtindien gehen, oder daher kommen, S. 1073-1126 u. f., und ſeine eigene Erläuterungen im 17ten Cap. S. 22 u. f. Man hat ſelbige auch bey uns in Anſehung unſerer Schiffahrt anzuwenden.

endlich die Gegen-Verpflichtung des Bodmeriſten zur übernommenen wahren See-Avanture; nebſt der Zeit, wann die Gefahr anfängt und aufhöret, mit und nebſt einander ausgedrucket werden.

Und werden ohne ſpecialen Bodmerey-Brief auf Waaren Gelder vorgeſchoſſen, ſo wird nur auf den Rücken des Conoſſements geſchrieben, daß ſolche Güther an N. N., als den Geber, für die Summe von - - - das Aufgeld der Bodmerey mit darunter begriffen, ſey verbodmet und verpfändet worden, und der Ort der Deſtination des Schiffers, und der Conſignirung der Waaren, nebſt der Zeit, worinn nach Ankunft der Löſchung die Wiederzahlung geſchehen ſoll, bedungen. Und dieſes iſt, was man einen See-Wechſel (cambio marino) nennet, der aber in allen Stücken dieſelbe Kraft und Verbindung, wie ein ordentlicher Bodmerey-Brief, nach ſich ziehet.

§ 389. Verbodmung des Schiffes an dem Orte der Befrachtung.

Da niemand etwas verpfänden kann, was nicht ſein Eigenthum iſt, und was er nicht beſitzet, und gleichwohl der Schiffer die Rheder, bey ausgegebenen Bodmerey-Briefen, zu deſſen Einhalt verpflichtet, ſo iſt der erſte Art. Stat. h., wie folget, gefaſſet worden:

Es ſoll kein Schiffer an dem Orte, da die Rhedere und Schiffs-Freunde geſeſſen und gegenwärtig ſeyn, mehr Geld auf Bodmerey nehmen, als ſein eigen Part, ſo er im Schiffe hat; wer aber in dieſem Fall dem Schiffer mehr auf Bodmerey austhut, als ſein Part ſich erſtrecket, der mag ſich an des Schiffers Perſon und Güthern allein erholen, und ſeyn die andern Schiffs-Rhedere dazu zu antworten nicht ſchuldig.

Zu

Zu einer Verbodmung des Schiffes an dem Orte der Befrachtung gehöret alſo einmal der Mit-Rheder Conſens: oder ſie muß und kann vielmehr von ihnen für das ganze Schiff, oder eines ieden Part, geſchehen; und zweytens muß der Schiffer ſelbſt auch einen Antheil an dem Schiffe haben, über welchen er das Schiff zu verpfänden nicht ermächtigt iſt.

§ 390.

Dies ſteht noch deutlicher in dem 1ſten Artikel des 6ten Titels des Hanſiſchen See-Rechts, als in welchem die Worte merkwürdig ſind:

> Die Schiffer ſollen nicht mächtig ſeyn, an dem Orte, da ihre Rheder vorhanden, einig Geld auf Bodmerey aufzunehmen, damit NB. die freyen Parte mit den unfreyen nicht beſchweret werden. Im Fall auch die Schiffer NB. ihr eigen Part Schiffes ſollten verbodmen müſſen, (d. i. wenn ſie Geld-Mangel haben) ſoll es gleichwohl NB. mit Wiſſen der Rheder an dem Ort, da ſie zu Hauſe ſind, geſchehen, und nicht höher, dann ſich ihr Part Schiffs erſtrecket.

Die Urſache iſt klar. Denn ſie können das benöthigte Geld von ihren Rhedern aufnehmen: und alſo müſſen ſie ihm ſolches geweigert haben, wenn er, es anderwerts zu ſuchen, ſich will bemächtiget halten.

Und ſo glaube ich auch, daß unſer Statutum alſo zu verſtehen ſey.[d])

§ 391.

Aus eben dieſem Grunde flieſſet denn aber auch die Ausnahme von der Regel 1) in dem Falle, wenn die Rheder ſich deſſen, oder der ganzen Ausrüſtung, weigern, und alſo

d) ſ. Preuſſ. See-Recht bey Herr Magens S. 734 u. f., worinn alles beſchriebene gleichförmig beybehalten worden.

alſo das Schiff an der Abſegelung hindern. Denn alsdann iſt in dem Hanſiſchen See-Rechte im 7ten Artikel des 5ten Titels,[e]) welchem aus dem, bey uns angenommenen, principio: daß ein Schiff unnöthiger Weiſe nicht zu Walle liegen, ſondern dazu, wo es beſtimmet iſt, gebrauchet werden müſſe, (ſ. § 215.) wir allerdings folgen, nachſtehende Verordnung beſtimmet:

> Wäre es auch an deme, daß einer oder mehr der Schiffs-Rheder in die Ausrhedung nicht bewilligen wollten, alsdann ſoll es, nach altem Gebrauch von der See, damit gehalten werden, daß nemlich die geringſten Parten, ob die gleich mehrern Perſonen zuſtändig, den andern, welche den meiſten Theil haben, ob deren gleich an der Zahl weniger wären, folgen ſollen. Und im Fall ſich iemand deß weigern würde, alsdann ſoll der Schiffer, mit Rath und Conſens der andern Mit-Rheder, Macht haben, ſo viel Geld darauf zu bodmen, als des Weigernden Part ſich belaufen mögte, und, wann die Reiſe behalten, und vollendigt iſt, den Hauptſtuhl, ſamt der aufgelaufenen Bodmerey, von ſolchem Part, ſo weit ſich das erſtreckt, ohne der andern Rheder Schaden, zu bezahlen und abzutragen.

Und mit dieſem Artikel iſt auch das § 236. angeführte Principium zu vergleichen, daß, wenn einem Schiffer, wenn er zum Abſegeln fertig, Geldes entbreche, er wohl an Land um Geld ſenden könne. Denn wegern ſich deſſen die Rheder, oder ein Theil derſelben, ſo kann er ſonſten nicht, als durch Verbodmen, ſich helfen.

§ 392.

e) ſ. auch Preuß. S. R. c. l.

§ 392.
Verbodmung des Schiffers auf der Reiſe.

Ein anderes iſt es 2) ferner in dem Falle, wenn der Schiffer auf der Reiſe Guth auf dem Boden zu verkaufen aus Noth und Mangel gedrungen wird, welcher bey Gebrech von Victualien, beym Einlaufen in einen andern, als ſeinen Löſchungs-Haven, zu Rett- und Bergung des Schiffes, und in ſonſtigen Nothdurften, ihm aufſtöſſet. Und dieſes iſt der § 247. ſchon bemerkte, und zur Erörterung anhero vorbehaltene Fall, welchen das Hanſiſche See-Recht c. l. Art. 2. folgendermaaſſen noch einförmiger und deutlicher, als unſer Statutum, ausdrücket:

> Wann aber ein Schiffer auſſerhalb Landes, da er ſeiner Rheder nicht mächtig, beweislichen Schaden an dem Schiffe, oder Schiffs-Geräthſchaft nehmen würde, und der Oerter 1) kein Geld auf Wechſel an ſeine Rheder überzuſchreiben bekommen könnte, oder er hätte auch 2) im Schiffe keine Güther, die er zu beſſerem Vortheil der Rheder, als die Bodmerey ſich belaufen wollte, verkaufen könnte: alsdann in ſolchem Fall der Noth, das Schiff und Guth zu retten und zu bergen, ſoll er Macht haben, von wegen der ſämmtlichen Rheder, 3) ſo viel Geld auf Bodmerey zu nehmen, als er zu Beſſerung des Schadens, und anderer dergleichen Nothfällen eigentlich vonnöthen hat: und was er alſo gebodmet, das ſollen die Samtfreunde zu bezahlen ſchuldig ſeyn. [f])

Jedoch hat auch dieſe Regel, beſage eben dieſes Artikels, ihre billige Beſchränkung, über welche die Erlaubniß, auf der Reiſe Schiff oder Guth zu verbodmen, nicht kann erſtreckt werden. Und dieſe Beſchränkungen will ich nach der Ordnung, wie

f) S. Preuſſ. See-Recht c. I.

wie ſie darinn nach einander folgen, nunmehro zur Anwendung bey der Hamburgiſchen Bodmerie bringen.

§ 393.

Die erſte iſt: **Es muß der Schiffer keine Gelegenheit haben, Geld auf Wechſel zu erhalten.** Denn hat er dieſe, ſo muß er lieber einen Wechſel-Brief, oder Aſſignation, zu Laſten ſeiner Rheder zeichnen, wenn er zu der Vorſtreckung der Summe Credit findet, der ihm gegen Zinſen, oder ohne dieſelben, gegeben wird; und welche, da man ſie fodert, immer geringer, als die Koſten, ſind, wozu, als zu einer Prämie, er ſich auf den Fall einer behaltenen Ankunft verſchreibet: immaaſſen dieſe, wie ich hiernächſt anzeigen werde, weit über die bey einem ordentlichen mutuo gewöhnliche zu gehen pfleget. Und zu dergleichen Anleihungen auf Wechſel, oder Aßignirungen, fehlet es inſonderheit bey uns nicht, da nemlich **zu Cuxhaven** vom Loots-Inſpector ſie nicht nur über das in Hamburg bey der Admiralität auszuzahlende Loots-Geld, ſondern auch über Vorſchuß zu den Bedürfniſſen an Gelde, Segeln, Tauen und Ankern, nach der § 26. bey den Admiralitäts-Verfaſſungen ſchon beſchriebenen Verfügung, unweigerlich angenommen werden.

§ 394.

Die zwote Beſchränkung iſt dieſe: **Es müſſen im Schiffe keine Güther ſeyn, welche zu beſſerem Vortheil der Rheder, als die Bodmerey-Gelder ſich belaufen, verkauft werden könnten.** Denn ſind ſolche Güther vorhanden, ſo kann die einem Bodmeriſten auszulobende Prämie beſpahret werden. Sind aber die Güther von ſolchem Werth, oder ſolcher Gattung und Seltenheit, daß ſie zu denſelben nicht angebracht werden können, oder dem Eigenthümer gar zu

ſehr daran gelegen ſey, daß er deren Verkauf nicht wünſchet, oder wohl gar verboten hat, ſo iſt kein anderes Mittel, als einen Bodmerey-Contract einzugehen. Hiervon ſteht zwar nichts namhaftes in dem Articulo 7. oder 8. unſers Statuti; allein es iſt doch aus dem 5ten Artikel (ſ. § 247.) zu ſchlieſſen, und ſteckt im 7ten implicite in den Worten: daß ein Schiffer ſich dazu genöthiget befinden müſſe, wenn er Geld auf den Boden, und gegen deſſen Verpfändung, aufnimmt. Dieſe Noth iſt alſo nicht da, wenn er durch Verkaufen ſolcher Güther, die ohne Schaden, und mit weniger Koſten, können veräuſſert werden, als die Bodmerey-Gelder betragen, baar Geld erhalten kann. Er kann aber auch hingegen zu letzterem genöthigt werden, wenn er kein Geld auf Bodmerey finden kann; und alsdann muß er auch zu den Waaren greiffen, welche er am beſten und höheſten anbringen kann, wenn ſie auch unter Preiſe verkaufet werden müſten; **die Rheder aber müſſen ihm dagegen, wie bey den Bodmerie-Geldern, gerecht und verantwortlich werden.**

§ 395.

Ich füge hier mit Fleiß eins und das andere, ſowohl nach der Analogie, als auch darum zuſammen, indem es mir, gleich Herrn Langenbeck, ſehr hart für den Bodmeriſten, oder ſonſtigen Anleiher, zu ſeyn ſcheinet, daß der Beweis, (de in rem verſo) daß die Bodmerey, oder Geld-Aufnahme, zum Beſten des Schiffers gereichet,[g] zur Verpflichtung der Rheder erheiſchet werde: als welche weder in dem Statuto vet. P. 10., woraus ſonſt art. 7. in novo h., in welchem dieſer Beweis voraus-

g) Ich muß hier den aufmerkſamen Leſer erſuchen, den S. 102, bey Anführung des 7ten Artikels, eingeſchlichenen Druckfehler zu beſſern: indem es den Sinn ganz verrückt, wenn daſelbſt ſtatt: zu des **Schiffes** Beſten, es heiſſet: zu des **Schiffers** Beſten.

vorausgeſetzet wird, genommen, noch in dem Wisbyiſchen See-Rechte a. 40., noch in dem angeführten Hanſiſchen, noch ſonſt einem See-Rechte,[b]) ſich finden: und welchem Satze auch praxis entgegen iſt. Jmmaaſſen aus einem præjudicato in Sachen Daniel Dorvill gegen Friederich Rebeling und Conſorten, vom Jahre 1656, erhellet, welches der vorhin ſchon angeführten Krügerſchen Diſſertation, *de judicio Admiralitatis*, § 12. eingerückt iſt: und worinn auf die, unter andern, geſchehene Einwendung des Beklagten, daß der Schiffer das empfangene Geld nur zur Verſchwendung gebrauchet, nicht geachtet, ſondern ex ratione decidendi, daß dem Schiffer von den Rhedern das Schiff anvertrauet, und Kläger darauf geſehen, geſprochen worden: daß die producirten Bodmerey-Briefe bey Würden bleiben, und, ſelbigem zufolge, Beklagter die daraus eingeklagten 1160 mℓ Klägern, iedoch reſervata reconventione wegen der Einreden, zu bezahlen ſchuldig ſeyn ſollen.

§ 396.

Die dritte Einſchränkung iſt dieſe: Ein Schiffer muß auch im Nothfall, und eben aus der Urſache, daß dieſer gegenwärtig geweſen, nur ſo viel Geld, und nicht ein mehrers, aufnehmen, als er zu Beſſerung des Schadens vonnöthen hat. Jedoch dieſe Beſchränkung trifft nur ihn gegen ſeine Rheder, als die ſich wegen des mehrern an ihn halten müſſen, nicht aber den Gläubiger, von dem er das Geld aufgenommen: als welchem letztere allerdings zu allem dem verpflichtet bleiben, was, bey der Ankunft des Schiffes und der Güther, wohlbehalten und ſchätzbar geblieben iſt. Zu einem mehrern aber iſt auch der Rheder nicht gehalten: im-

b) Auſſer in dem Preußiſchen c. l. art. 4.

maaſſen der Bodmerey-Brief, nach dem art. 3. Stat. h., es deutlich beſtimmet, worinn es heiſſet:

Im Fall aber ein Schiffer, auſſerhalb Landes, ſein Schiff höher mit Bodmerey beſchweren würde, als das Schiff, die Fracht und Schiffs-Geräthſchaft ſich erſtrecket und werth wäre, ſeyn die Schiffs-Freunde dazu zu antworten nicht ſchuldig; ſondern es mögen diejenigen, ſo das Geld auf Bodmerey ausgethan, bey dem Schiffer und deſſen Güthern, nach Inhalt der Verſchreibung, ſich ihres Rechtes ferner erholen.

Und eben dieſe Bewandniß hat es auch 4) mit dem gefliſſenſt gefährlichen Betragen des Schiffers, wovon ich zuletzt im folgenden reden werde.

§ 397.

Der eine caſus, der in dem 7ten art. tit. 14. mit begriffen worden, iſt dieſer: Wenn der Schiffer, der dem Kaufmann (d. i. dem Bodmeriſten) nicht genug thäte, wenn er in ſeinem Löſchungs-Platze angekommen, wo ihm ſein Anleihen vergolten werden ſoll, und wohl gar das Schiff verkaufte, oder einen andern Schiffer darauf ſetzte, um jenen zu betriegen; ſo mag der Kaufmann (der Anleiher) ſprechen binnen Jahr und Tag, um ſein Geld davon zu haben: und dieſes ſoll entweder von dem Schiffe, oder aus des Schiffers Güthern, bezahlet werden.

Dieſer Artikel braucht nur einer Erläuterung wegen der darinn anſcheinenden alternativæ, an den Schiffer, oder die Rheder, ſich zu halten; denn dieſe fällt weg, wenn das Wort: entweder, auf die Hypothek des Schiffes, und auf das, was das Verbodmete zu Lande bringet, gedeutet wird, derentwegen der Bodmeriſt gegen die geſammten Eigener des Schiffes agiren kann; unter dem Worte: oder aber, und was darauf

folget,

folget, das *ſurplus* verſtanden wird, welches an der Bodmerie-Summe fehlet, wenn der Werth des Schiffes, oder der Güther, von Rhedern, oder Befrachtern, iſt zugetragen, oder aus der Losſchlagung deſſelben herausgebracht worden: als zu welchem ſurplus ſie, nach dem vorhin angeführten klaren art. 3. h., auch in dieſem Fall nicht gehalten ſeyn mögen.

§ 398.

Der 2te, in dem ſchon § 248. eingeführten Artikel beſchriebene, caſus iſt:

Es verbodmet der Schiffer das Schiff muthwillig ohne Noth, oder ſegelt ohne dieſelbe in einen Haven: und er muß daher den Schaden, den die Rheder darauf rechnen können, nach dem Artikel, aus ſeinem Beutel bezahlen.

Sind denn dieſe, wenn auf das Schiff, oder die Befrachter, wenn auf die Güther Geld vor dem hergegeben, von der Erſetzung des Schadens an der Anleihe entbunden? Dies glaube ich nicht. Der Anleiher iſt auch in dieſem Falle bona fide verfahren, und hat damit auf dieſe zurück geſehen. Sie ſind auch alſo hier verpflichtet, in ſo weit der Werth des Schiffes, oder der Güther, reſpective ſich erſtrecket. Der Bodmeriſt kann nebenhin den Schaden nicht tragen, weil er mit der Havarie nichts zu thun hat; als deren Vergeltung, wenn verſichert worden, der Aſſecuradeur leiſtet: denn zu dieſer iſt der Schade zu rechnen.[i]) Die ietzo gebräuchlichen Connoſſements, die bey vormaliger Schiffahrt, da die Intereſſenten des Schiffs, oder der Güther, ſelbſt mitreiſeten, nicht nöthig waren, geben die Kraft der Verbindlichkeit, daß Schiff und Fracht für alle Zufälle haften: und dieſe ſteckt in der Auswählung des Schiffers, welchem die Rheder das Schiff,

S 3 und

i) ſ. Langenbeck S. 75. 288. und 409. § 67.

und die Befrachter ihre Güther anvertrauet. Die Schiffer aber ſind denn ihnen, wenn ſie betrüglich gehandelt, aus ihren Güthern, oder am Leibe, dafür zu büſſen gehalten: wovon ich bey den peinlichen Rechten handeln werde.

§ 399.

Es iſt zwar in unſern Statutis von der Gröſſe **der Zinſen**, oder der **Prämie**, nichts beſtimmet, welche bey einem Bodmerie-Contracte können ſtipuliret werden; und es hat deſſen auch nicht gebrauchet, weil, ohne an die, ſonſt bey andern Contracten der Anleih- und Verpfändungen beſchränkte, Zinſen ſich zu halten, der Lauf der Handlung die Hände hierinn ungebunden läßt; und die Gefahr, die ein Bodmeriſt untergehet, ſein angeliehenes Geld ganz und gar zu verlieren, der Billigkeit, ſolche nach der Convenienz zu verabreden, das Wort ſpricht. Daher denn auch in L. 1. C. de nautico fœnore es für eine kundbare und unzweifelhafte Sache gehalten wird, daß, ſo lange die Gefahr dauret, eine Bodmerey-Schuld nicht an die geſetzlich-gewöhnlichen Zinſen, bey denen es hiernächſt von Zeit des erhobenen Proceſſes an ſein Bewenden hat, gebunden ſey.[k])

Und dieſe auſſerordentliche Zinſen waren bey den Römern die ſogenannten Centeſimæ, d. i. 12 pCt. für ein ganzes Jahr, oder 1 pCt. für ieden Monat, nach dem L. 26. C. de Uſuris, welcher Titel unmittelbar dem Titel de Nautico fœnore vorhergehet; und welches Geſetz in der 110ten Novell. vom Kaiſer **Juſtiniano** in ſeiner Einförmigkeit wieder iſt bekräftiget worden.

§ 400.

k) In verbis: Trajectitiam pecuniam, quæ periculo creditoris datur, *tam diu* liberam eſſe ab obſervatione communium uſurarum, quam diu navis ad portum adpulerit, manifeſtum eſt.

§ 400.

Heute zu Tage aber ſind es nicht 1 pCt. per Monat, ſondern die Prämie iſt überall willkürlich: und weil, durch allerhand Arten unglücklicher Zufälle, (der See-Avantüre) es ſich zutragen kann, daß das verbodmete Schiff, oder die Güther, wenn ſie zu Lande gebracht, nicht ſo viel, als des Ausgebers Intereſſe, beträget, können geſchätzet und ausgebracht werden, mithin ein ſolcher Anleiher noch weit gröſſerer Gefahr, als der Eigener und der Aſſecuradeur, unterworfen; ſo vergönnen ihm die See-Rechte und Gewohnheiten, daß er ſich auch gröſſere Prämien, als ſonſt ein Aſſecuradeur empfängt, ausbedingen könne, welche, nach Herrn Langenbecks auf die Erfahrung ſich begründenden Anmerkung S. 273, gemeiniglich ſo viel, als die doppelte Prämie der Aſſecuranz, ſich beläufet, die auf ſolche Reiſen gebräuchlichermaaſſen gegeben werden.

Die Urſachen davon ſind theils, um den Ausgeber zu dieſem Contract durch den dabey zu hoffenden ergiebigen Nutzen zu animiren, theils die Bequemlichkeit, in Zeit von Noth Geld zu finden, welches ihm unentbehrlich iſt, und endlich, damit der Ausgeber, ohne Schaden der gewöhnlichen Intereſſen, von den verſchoſſenen Geldern ſo viel für die Prämie übrig behalte, daß, wann er will, wie ich es bey den Aſſecuranzen in mehrerm erwehnen werde, er das Bodmerey-Capital verſichern laſſen könne.[l])

§ 401.

Rang der Bodmeriſten, wenn deren mehrere ſind.

Es kann ſich aber auch zutragen, daß auſſerhalb Landes mehr denn ein Bodmerie-Contract geſchloſſen werde. Und

l) ſ. Preuſſ. See-Recht c. l. art. 1.

ſo frägt es ſich, welcher Contract, oder welcher Creditor, dem andern vorgezogen werde?

Nach dem Statuto von 1603. art. 2. hatte derjenige den Vorzug, welcher die älteſte Verſchreibung aufzuweiſen hatte, und zwar ſowohl in dem Falle, da die Rheder und Schiffs-Freunde die Anleiher waren, (welchen caſum ich mir aber, wenigſtens heute zu Tage, gar nicht fingiren kann) als wenn auſſerhalb Landes Geld auf Bodmerey war genommen worden. Und alſo war die Prioritäts-Regel bey dieſer Verpfändung dieſelbe, wie bey andern Hypothek-Verbindungen. Es iſt aber dieſer Artikel durch den Receß von 1618 abgeändert worden: und man hat der jüngſten Verſchreibung aus der Urſache den Vorzug vor der älteren verliehen, daß, wie in propoſitione Senatus es heiſſet, **der jüngſte Gläubiger mit ſeinen Geldern das Schiff vom Walle zur See befördert**, auch ſolches an anderen vornehmen Orten ſo gebräuchlich. Man iſt aber auch darinn den Römiſchen Rechten gefolget, da nemlich L. 5. & 6. ff. qui potiores in pignore vel hypotheca habeantur bey der pecunia trajectitia eine Ausnahme von der Regel macht. [m])

Und nach dieſem veränderten Articulo iſt denn auch in verſchiedenen Fällen, welche Herr **Rademin** Th. XXV. angemerket, nemlich in Sachen **Henrich Sandts** *Creditorum* contra **Henrich Sandts Wittwe**, und in Sachen **Peter Guouers & Conſorten** contra **Albert Wippemann** **rc.** Beklagten, geſprochen: und in der neuen **Falliten-Ord-**

m) In verbis: 5. Interdum poſterior potior eſt priori: ut puta, ſi in rem iſtam conſervandam impenſum eſt, quod ſequens credidit: veluti ſi navis fuit obligata, & ad armandam eam (rem), vel reſiciendam ego credidero. 6. *Huius* enim *pecunia ſalvam fecit totius pignoris cauſam*: Quod poterit quis admittere, & ſi in cibaria nautarum fuerit creditum, ſine quibus navis ſalva pervenire non poterat.

Ordnung iſt überall keine Diſpoſition darüber zu finden, mithin es bey dem Statuto ſtillſchweigend gelaſſen worden. [n])

§ 402.

Es hat aber, nach dem ſchon angeführten Articulo correcto, die Regel der Priorität der jüngſten Bodmerie-Verſchreibung vor der älteren nachſtehenden Abfall:

Wann aber ein Schiffer, ſo von hinnen auf Hiſpanien oder andere abgelegene Oerter zu ſchiffen Vorhabens, allhier Geld auf Bodmerey genommen, und dann folgends auf ſelbiger, oder einer andern von Hiſpanien aus vorgenommenen Reiſe, ehe und zuvor ſelbiger Schiffer mit ſeinem Schiffe allhier wieder angelandet, ferner Geld auf Bodmerey nehmen würde; ſo ſollen demjenigen, ſo allhier obgedachte Gelder auf Bodmerey gethan, die andern, ſo hernach, wie obgedacht, ſelbigem Schiffer auch Gelder auf Bodmerey gethan, woferne derjenige, welcher allhier die Gelder ausgezahlet, an dem Orte, da die Gelder haben erlegt werden ſollen, mit Fleiß Anforderung gethan, dieſelben aber nicht wieder erlangen können, und deswegen gebührlich proteſtiret hat, nicht vorgezogen werden, ſondern ſie neben einander gleiche Gerechtigkeit und Zutritt haben, iedoch woferne das Schiff iedesmal in dem Stande geweſen, daß ſothane Gelder hier und anderswo auf Bodmerey zu nehmen, die Nothdurft erfordert hat.

§ 403.

Dieſer neue Zuſatz zu dem 2ten Artikel h. findet ſich in keinem andern See-Rechte, ſo viel mir wiſſend iſt. Der

n) ſ. Preuſſ. See-Recht c. I. a. 16.

Grund aber, warum der hieſige erſte Bodmeriſt mit dem zweeten, (worunter nach der Verbindung auch ein hieſiger verſtanden werden muß) gleiche Gerechtigkeit und Zutritt haben ſollen, lieget darinn, wie es in propoſitione Senatus heißt, derjenige, ſo allhier zu der letzten Reiſe auf Bodmerey Geld gethan, habe den Schiffer, oder das Schiff, vor der Wiederanherokunft nicht beſprechen, und alſo an Einmahnung ſeiner vorgeſchoſſenen Gelder nicht ſaumig ſeyn können: als in welcher Nichtverſäumung das Recht beruhet, welches der erſte Bodmeriſt mit dem zweeten ausheimiſchen, zugleich und neben demſelben, haben ſoll.

Ohne dieſe Erklärung iſt der Artikel undeutlich, und wenigſtens heute zu Tage unanwendbar. Denn wie Herr Langenbeck S. 280. ſehr wohl anmerket, und wie ich ihm darinn beytreten muß, "iſt in dieſem Artikel der Caſus beſchrieben, da iemand hieſelbſt auf der Hinreiſe das Geld auf Bodmerey gegeben. Das Schiff hat nun, währender Hin- oder einer andern Reiſe, nachhero weiter Bodmerey gemacht, oder auf der Rück-Reiſe, ſo hat ja im erſtern Fall daſſelbe an ſeinem Löſchungs-Platz, wann es ſo viel zu Lande gebracht, als die Bodmerey betragen, die Bodmerey-Schuld bezahlen, oder wann es nicht ſo viel zu Lande gebracht, das Schiff proſequiret und verkaufet werden müſſen, gleich die Bodmerey-Rechte bey allen Nationen ſolches erfordern. Nach welchen Umſtänden auf der Hin- oder einer andern Reiſe die Bodmerey-Schulden, ſo auf der Hinreiſe gemacht, ſchwerlich weiter Platz greifen können."

Wenn man demnach dieſem Zuſatze im Artikel noch einige Kraft beylegen will, ſo kann man keinen andern Caſum ſupponiren, als, daß die Bodmerey-Schuld auf der Hin- und Herreiſe gemacht, und daß die Bodmeriſten insgeſammt hieſige Bürger und Einwohner geweſen.

§ 404.

§ 404.

Priorität zwiſchen einem Bodmeriſten und andern Anleiher, oder Credit-Geber, zu des Schiffes Nothdurft.

Es iſt aber hiernächſt die Frage, wer das Vorrecht, oder die Priorität, habe, wenn mit einem Bodmeriſten ſolche *Creditores* zuſammen kommen, welche zu des Schiffes Nothdurft, als zu Koſt und Trank, ingleichen zum Bau und Repararation an demſelben, etwas vorgeſchoſſen, oder auch für gelieferte Materialien, Arbeit an dem Schiffe, als Handwerker, Geld und Lohn zu fordern haben, wofür ihnen das Schiff als eine Hypothek, nach unſern Statutis P. 2. tit. 4. art. 2. und tit. 5. art. 7. & 13., wie auch nach der neuen, § 204. ſchon zu dieſem Behuf angezogenen, Falliten-Ordnung, haftet; und worauf ſie auf zwey Jahre, nach letzterer, ein jus hypothecæ haben, und weshalber beſonders Kiel- oder Biel-Briefe, die aber mit den § 205. und 211. erwehnten keine Verwandniß haben, und die ich auch bey uns nicht kenne, anderer Orten, beſonders in Schweden, gezeichnet werden. o)

Dieſe Frage kann wohl nicht anders, als für den Vorzug der letztgenannten Creditorum vor den Bodmeriſten, beantwortet werden: und man muß auch des Schiffs-Volks Hauer, das Berg-Lohn und die Havarie-Koſten dazu mit rechnen, als welche beſonders privilegirt, und den gegen Empfang und Genuß einer Prämie hergeliehenen Bodmerey-Geldern, auch nach der Eigenſchaft eines mutui gratuiti, die ihr gegebener Credit in ſich faſſet, vorgehen; nachdem dabey keine Zinſen berechnet, und dadurch das Bodmerey-Pfand erhalten worden.

§ 405.

o) ſ. Jus marit. Sueciæ tit. 4. c. 9. Hertium in epipnide parœmiarum in Vol. II. Opuſcul. To. II. ad parœmiam XXII. Biel-Brief gehet für den Bodmerey-Brief.

§ 405.

Nicht nur der Herr Rademin hat Th. XXVI., ſondern auch Herr Surland in ſchon angeführter Diſſertation *de litteris maritimis* c. 4. & 5., und endlich auch Herr Langenbeck S. 281. dieſen Satz gründlich erhärtet. Und wenn demnach in der Falliten-Ordnung ein Vorzugs-Recht demjenigen, der zur Reparation eines Schiffes Geld hergegeben, welches in gewiſſer Maaſſe auch von den Bodmeriſten geſchehen kann; ſo mögen ihm doch dieſe Worte, da er vorzüglich, oder beſonders, in einer gewiſſen Ordnung nicht genennet iſt, keine weitere Begönſtigung beylegen, als daß er, wenn keine ſolche namhaft privilegirte Creditores vorhanden ſind, oder höchſtens nach ihnen, iedoch vor den Creditoribus chirographariis, ſeinen Rang erhalte. Denn die neue Falliten-Ordnung hat alles das, was ſie nicht anders beſtimmet, bey den vorhergegangenen Statutis ſtillſchweigend gelaſſen.

§ 406.

Actiones ex Bodemeria.

Ich habe nöthig gefunden, die bisher beſchriebenen Artikel, welche ſich in Statuto noſtro über die Bodmerie finden, ſo, wie geſchehen, aus einander zu wickeln, und auf einförmige Grundſätze zu bringen: denn ſo, wie ſie einzeln und zerſtreuet zu leſen ſind, waren ſie dunkel und zweydeutig. Ich kann mich aber nunmehro auch um ſo kürzer in der Beſtimmung der rechtlichen Actionen faſſen, welche einem Creditori, der auf den Boden, oder die Güther, Geld gegen Prämie hergegeben, beſonders in unſerm Gerichte zuſtehen. Er hat nemlich, auſſer der *actione perſonali*, gegen Schiffer und Eigener eine, wohl immer von ihm vorzuziehende, *actionem hypothecariam,* ſowohl gegen den Schiffer, dem das Schiff ganz, oder für einen Part, zuſtehet; und zwar nicht

nur

nur auf das Schiff, ſondern auch auf ſeine übrigen Güther, die er in ſubſidium verpfändet hat, wenn er mehr Geld aufgenommen, als das Verbodmete aufbringet; als gegen die Eigener deſſelben, iedoch gegen dieſe nur auf das Schiff, und nicht weiter, als in ſo ferne daraus das Anleihen, wenn es zu Lande kommt, gelöſet werden kann: und zwar beydes in der § 404. u. 405. vorbeſchriebenen rechtlichen Ordnung und Concurrenz mit andern Hypothek-Gläubigern, die zu der Schiffs-Nothdurft und Erforderniß Geld dargeſtreckt haben. Und dieſes iſt nicht ſowohl eine *hypotheca tacita*, wenn man auf die Römiſchen Rechte gehet, mit welchen die ſtatutariſchen ſtillſchweigend übereinſtimmen, als eine *expreſſa*, die nemlich in dem Bodmerey-Brief ausgedruckt iſt; die er aber durch einen Arreſt auf das Schiff, bey nicht erfolgender Genugthuung, und durch öffentlichen Verkauf deſſelben, auf Capital und auf die übliche Zinſen vom erhobenen Stuhl, mit der Prämie, verfolgen, p) und, wenn es betrüglicher Weiſe an andere verkauft worden, gegen einen ſolchen Käufer anſtellen kann, als auf welchen res cum onere übergangen iſt. In der Rademinſchen Diſſertation iſt Th. XXIII. dieſerhalben ein præjudicatum angeführet, da nemlich in Sachen Franz Schleuter gegen Jacob Hambrock am 12 Nov. 1657 alſo geſprochen, dem Käufer aber ſein Regreß gegen den Verkäufer vorbehalten worden, und Herr Langenbeck hat S. 36. mit Grund hiebey angeführet, und aus dem art. 7. tit. 14. das principium hergeleitet: daß, wenn das Schiff, wie gedacht, verkauft worden, der Kaufmann binnen Jahr und Tag gleichwohl, um ſein Geld davon zu haben, ſprechen könne.

§ 407.

p) Dies iſt beſonders in dem Preußiſchen See-Rechte a. 9. u. f. c. l. S. 736. ganz namhaft und deutlich verordnet.

§ 407.

Dieſe actio hypothecaria iſt denn aber auch nach Jahr und Tag verjähret. Eben das ſtehet im Wisbyiſchen See-Rechte Art. 40., und auſſer andern hat auch das Königl. Schwediſche See-Recht dieſe Zeit cl. 4. c. 8. *) beſtimmet, ſo wie ſie analogice auch aus dem Art. 204. der neuen Falliten-Ordnung flieſſet, welchen ich § 204. und 404. zum Behuf der actionis hypothecariæ anderer Creditorum angeführet, die zum Schiff-Bau, oder deſſen Victualiſirung und ſonſtigen nothdürftigen Erforderniſſen Geld hergegeben, oder die Hand geliehen haben.

§ 408.

Und aus dieſer Pfand-Action iſt denn endlich auch herzuleiten, daß, da ſonſt das Recht des Bodmeriſten erlöſchet, wenn das Schiff nicht zu Lande und an ſeinen Löſchungs-Haven gekommen, gleichwohl in dem Falle, da ſelbiges genommen würde, und der Schiffer deſſelben, nach angewandtem möglichen Fleiß, nicht wiederum mächtig werden könnte, beſage art. 5. Stat. h., der Schiffer den Part, welcher (geſetzlich) verbodmet, es ſey das ganze Schiff, oder ein Theil deſſelben, demjenigen, ſo das Geld auf das Bodmerey gethan, transportiren und überweiſen müſſe.

Dieſes Beneficium iſt zwar wohl flebile: Allein es iſt doch in ſo fern nicht auſſer Acht zu laſſen, indem ſich der Aufnehmer von ſeiner Schuld dadurch befreyet, kein weiterer Anſpruch an ihn gemacht werden kann. Und es hat etwas analogiſches mit der Reclame der aufgebrachten Güther, welche zu Nutzen eines Aſſecuradeurs gereichet, der für dieſelbe entgelten muß, von der ich hiernächſt reden werde.

§ 409.

*) ſ. auch das Preuſſ. a. 18. c. l. S. 739.

§ 409.

Es iſt zwar noch ein einziger Artikel in unſerm Statuto, nemlich der 7te und letzte, übrig, welchen ich nicht berühret habe, und der die Vorſchrift in ſich faſſet: daß ein Schiffer, ſo gebodmet hat, ſeine Reiſe wohl kürzen, aber ohne Conſens und Vorwiſſen desjenigen, ſo ihm Geld auf Bodmerey gethan, nicht verlängern dürfe. Er kommt mir aber überflüßig vor, da nicht allein in Anſehung eines Bodmeriſten, ſondern überhaupt in Rückſicht auf die Rheder und Befrachter, und iedermann, der an dem Schiffe Intereſſe hat, weſſen Führung einem Schiffer anvertrauet iſt, die Pflichten deſſelben, wie ich vorhin § 243. ſchon angeführet, dieſe ſind: daß er ohne dringende Noth, welche auch ein Bodmeriſt ſich gefallen laſſen muß, in keine Häven unterweges einlaufen, und von der vorgeſchriebenen Fahrt abweichen kann, oder dafür ſeinen Contrahenten mit Guth, Ehre und Leib gerecht werden, und zur Verantwortung ſich ſtellen muß. Ich habe alſo hiebey weiter nichts zu ſagen, als was ſchon geſagt iſt, und ich verlaſſe daher das Bodmerey-Geſchäffte, um endlich zu dem, bis auf den Schluß dieſer Abtheilung mit Fleiß verſchobenen Aſſecuranz-Contract überzugehen, bey welchem, wie ich ſchon § 386. vorerinnert, alle bisher erörterte Schiffs- und See-Contracte nach dem Einfluſſe, welches ſelbiger in alle und iede derſelben hat, noch wieder vorkommen, und ferner erläutert und erkläret werden ſollen.

§ 410.

K. Hamburgiſches Aſſecuranz-Weſen.

Ich habe ſchon bey der Abhandlung der Gerichte und Rechte in der Fortſetzung der dritten Abtheilung § 518. im voraus angemerket, daß der Aſſecurations-Contract bey den Römern ganz unbekannt geweſen, und in Deutſchland alererſt

lererſt mit der groſſen Handlung eingeführt, und von andern Königreichen und Staaten entlehnet worden.

Unter dieſen muß ich denn vorietzo, da ich das Hamburgiſche Aſſecuranz-Weſen betrachten will, insbeſondere die ſpaniſchen Niederlande namhaft machen; als von welchen bey uns dieſe Verbindung auch auf unſere Kaufmannſchaft gekommen iſt, und womit es, nach Herrn Langenbecks begründeten Nachricht S. 367. u. f., nachfolgende Bewandniß hat.

§ 411. Geſchichte der Hamburgiſchen Aſſecuranz-Verfaſſung.

"Als nemlich in dem 16ten Seculo, und um die Zeiten von 1560 und der folgenden Jahre, bey Gelegenheit der unter der Regierung der von dem Gouverneur Königs Philippi des IIten von Spanien, Herzogen von Alba, ſich eräugten ſtrengen Verfolgung der in Braband und Flandern zur proteſtantiſchen Kirche getretenen Familien, eine gute Zahl derſelben, wie ich es bey dem Unterſchiede zwiſchen Bürgern und Einwohnern im 9ten Abſchnitte § 45. allen Umſtänden nach beſchrieben, in der Stadt Hamburg ſich niederlieſſen, und ihrer führenden Handlung wegen ſehr liebe und nützliche Einwohner waren, ſo ſind ſie, ohne Zweifel, auch diejenigen geweſen, welche das Aſſecuranz-Geſchäffte nach denen in den Niederlanden von Kaiſer Carl dem Vten in den Jahren 1549 und 1551, auch von Philipp dem IIten im Jahre 1563 verkündigten, und nachhero 1568 und 1570 weiter ergangenen, Verordnungen, und eingeführten See- und Aſſecuranz-Rechten hieſelbſt bekannt gemacht und eingeführet haben.

Und iſt ſolches anfangs, und ehe es zur rechten Conſiſtence gediehen, als ein Mercantil-Werk angeſehen, ſo, daß die dahero entſtandenen Streitigkeiten unter Kaufleuten und

und guten Männern abgemacht, und nicht eben zu Gerichte und zum Proceſſe gezogen worden. „

§ 412.

„ Es confirmiret mich (ſagt Herr Langenbeck ferner) in dieſer Meynung eines Theils, weil in unſerm Stadt-Buche von 1603, ob ſchon dieſer Contract bekannt genug geweſen, und der Zeit ſchon darob gerichtliche Proceſſe entſtanden, dennoch von den Aſſecuranz-Rechten nicht das geringſte anzutreffen; andern Theils, daß vor 1603 in den Libris Sententiarum gar wenige Deciſiones, öfters aber die Verweiſung der Differentien an gute Männer vorgefunden; und iſt der damalige Gebrauch geweſen, zweene gute Männer und einen Obmann zu erwählen, da denn Senatus decretiret, daß dieſelben finaliter laudiren, und pure, vel abſolvendo, vel condemnando, verfahren ſollen.

Die allererſte Urtel in dieſer Materie findet ſich in Libro Sententiarum von 1590 den 26 Auguſt, da in Cauſa de Schottel contra von Dortmunt geſprochen: daß Kläger ſchweren ſoll, daß er zu der Zeit des geſchloſſenen Contracts von dem Schaden nicht gewußt, quo facto Beklagter ſolchen zu bezahlen ſchuldig; und iſt von ſolcher ab ſuprema dicaſteria d. 30 Sept. d. a. appelliret: welche Sache lange Jahre gedauret, indem in des gelehrten und wegen ſeiner edirten Schriften hochberühmten JCti, Hrn. Dr. Rutger Ruland, Erledigung der Aſſecurations-Frage: Ob ein Aſſecuradeur, der die Prämie nicht empfangen, zu dem See-Schaden gehalten? angeführet, daß er 27 Jahre hernach in dieſer Sache ein Conſilium abgefaſſet. Die andere Urtel iſt von 1592 den 1 Dec. in Cauſa Bartoloti contra Baltzer Cojemann, Elard de Pocker und Fernando Salvator: daß, vermöge der verleſenen Police,

lice, ein ieder der Beklagten ſeine Quote des Aſſecuranz-Geldes innerhalb 8 Tagen im Gerichte zu deponiren ſchuldig, und ihnen die Reconvention gegen Kläger vorzubehalten. „

§ 413.

" Nach 1603 aber trifft man ſolche öfters an, doch vor 1623, als in welchem Jahre das Admiralitäts-Gericht angeordnet, r) noch meiſt in der Verweiſung an gute Männer, aber gar wenige Præjudicata der abgeurtelten Sachen, ſo viel aus den alten Urtel-Büchern habe anmerken können. Nach der Zeit aber, da, vermöge der Conſtitution und Admiralitäts-Ordnung vorangeregten Jahrs 1623, dieſes Judicium fundiret, und alle Schiffs- und See-Streitigkeiten dahin verwieſen; ſo hat ſich auch dieſer Proceß dahin gezogen, daß alſo nachhero, bis auf gegenwärtige Zeit, alle Aſſecuranz-Controverſen in prima Inſtantia vor dieſes forum eigentlich gehören. „

§ 414.

So weit Herr Langenbeck, welcher S. 369. mit dem Wunſche ſchlieſſet: daß der Mangel der Geſetze durch die Stadt-väterliche Vorſorge E. Hochedlen Rathes erſetzet werden mögte, als deren Nothwendigkeit von den gottſeligen Vorfahren zwar in den Receſſen anerkannt, aber nicht zu Stande kommen können: und was im Jahre 1656 in Abſicht auf eine Aſſecuranz-Ordnung vorgeweſen, bey bloſſen Projecten geblieben, und zu keinem Schluſſe gediehen; was aber die Aſſecuradeurs unter ſich von 1677 an bis 1704 beliebet, nur pacta privatorum wären, welche iedoch von ihme in der Beylage ſub Lit. B. S. 425. u. f. wohlbedächtlich, als die Grundlagen zum Geſetze, ſind angefüget worden.

Ich

r) ſ. den erſten Abſchnitt der Admiralitäts-Verfaſſungen.

Ich habe dieſen Wunſch darum hier nicht vergeſſen wollen, weil zwar der Herr Langenbeck deſſen Erfüllung nicht erlebet, indem er 2 Jahre vor der Publicirung unſerer Aſſecuranz-Ordnung, von deren Geſchichte ich § 8. bey den Admiralitäts-Verfaſſungen das nöthige ſchon angemerkt, Todes verblichen war; gleichwohl aber den Ruhm verdient, daß zu derſelben er nicht nur in ſeinen Anmerkungen über die beregten Admiralitäts-Verfaſſungen und das Aſſecuranz-Weſen ſehr vieles vorbereitet; ſondern auch zu deren Zuſammentragung, von deren Abfaſſung der oft ſchon geprieſene Herr Proto-Syndicus Surland die Ehre hat, die Hand eifrigſt mit geboten, und die Erfahrung, welche er als Mitglied des Admiralitäts-See-Gerichts ſich erworben, bey dem Geſetze ſelbſten mit Nutzen beygeſteuret hat.

§ 415.

Hamburgiſche neue Aſſecuranz-Ordnung.

Und dieſe Aſſecuranz-Ordnung iſt denn auch, bis ſie nach den gründlichen, von den erſten, des Schiffs- und See-Weſens kundigen, Männern unſers Senats an die Hand gegebenen Verbeſſerungen verſchönert ans Licht kommen mögte, (ſ. § 8. der Admiralitäts-Verfaſſungen) die einzige Vorſchrift, wornach man ſich bey uns in den Aſſecuranz-Fällen richten muß, welche zu einer rechtlichen Erörterung kommen; nachdemmalen von denſelben, weder in dem Wisbyiſchen, noch Hanſeeſtädtiſchen See-Rechte, noch in dem *Conſolato del Mare* die geringſte Grundlage ſich findet, worauf man die rechtlichen Schlüſſe bauen könnte; und da dasjenige, was ich von den niederländiſchen Verordnungen vorhin erwehnet, von keiner ſonderbaren Kraft und Gültigkeit mehr bey uns ſeyn kann, ſeitdem ſowohl mit der Beſchaffenheit der Zeit, als der Aſſecuranzen, es ſich gar ſehr geändert hat.

§ 416.

Neue Schriftſteller über das Aſſecuranz-Weſen.

Ich werde davon hiernächſt noch ein mehrers anführen, und ich merke hier nur dieſes an, daß, obgleich nach dem, von mir an dem § 405. angezogenen, Orte dieſerhalben belobten Hertio, verſchiedene Männer die Aſſecuranz-Rechte zu beſchreiben ſich unternommen, und unter dieſen ein Roſtockiſcher Rechtsgelehrter, Herr Johann Adolph Kron, ſich beſonders hervorgethan, weſſen Tractat im Jahre 1725, und alſo vor unſerer Aſſecuranz-Ordnung, erſchienen iſt; s) iedennoch der Herr Stein in ſeinem Lüb. Schiffs-Rechte § 114. zuerſt die Aſſecuranz-Sachen nach einheimiſchen Geſetzen entwickelt; und die unſrige, als die beſte, auch auswerts anzunehmende, und in Praxi anzuwendende Vorſchrift erkläret; niemand aber, auſſer was in der Kellinghuſiſchen Diſſertation, de diſcrimine tempeſtatis maritimæ, und der Scheliſchen, de inſtrumento aſſecurationis, die ich bey der Aſſecuranz-Ordnung im erſten Theile dieſer Sammlung S. 29. und 38. angeführet, vor unſerm würdigen Herrn Archivario Poppe eine völlige und aneinander verknüpfte ſyſtematiſche Abhandlung, worinn zugleich anderer Staaten Aſſecuranz-Rechte durch einander und mit der

s) Der ausführliche Titel iſt dieſer:

Johannis Adolphi Cronii, J. V. D. Tractatus de Jure Aſſecurationum, vom Aſſecuranz-Rechte, in quo Materia hæc perutilis & in foro mercatorum quotidie obvia methodice digeſta, ac caſus huc pertinentes disquiſitioni ſubmiſſi, & tam ex juris communis regulis, quam quarundam regionum & locorum ordinationibus, nec non ex probatiſſimis in praxi inprimis JCtis, Convenientibus ubivis Rationibus deciſi exhibentur; adjecto ſub finem Indice rerum neceſſario. Der ſonſt fleißige Herr Autor hat nur zu vieles nach dem Römiſchen Leiſten ausmeſſen wollen. Jedoch er iſt hierinn ſeinen Vorgängern gefolget, und die angeführten Deciſiones ſelbſt ſind auf ſolches fremdes Recht immer möglichſt appliciret worden.

der hieſigen verglichen ſind, dem Publico geliefert habe. Und dieſes iſt in der, am Schluſſe derſelben S. 75. c. l. ſchon angeführten, gelehrten Inaugural-Diſſertation geſchehen: als die zwar von dem 3ten Capitel über die Entſcheidung der ſtreitigen Fälle nur einen ſummariſchen Vorblick gegeben, aber doch alle Sätze zur ferneren Ausführung ſo deutlich, und ſo ordentlich zuſammengefaſſet hat, daß man ſie, ſeit ihrer Ausgabe, zu einem Hand-Buche hat wählen können, wozu man am Rande Anmerkungen und Beyträge, ſo wie es auch von ihm ſelbſten geſchehen, am füglichſten hat hinzuſetzen mögen; bevorab, da er auf ſolche Relationen ſich bezogen hat, aus deren Einſicht die Entſcheidungs-Gründe, in den beträchtlichſten Vorfällen, zu ſchöpfen geweſen ſind.

§ 417.
Poppiſche Diſſertation über die Entſcheidungen der ſtreitigen Aſſecuranz-Fällen.

Ich entkenne nicht, und ich muß dieſem Werke auch für mich die Gerechtigkeit wiederfahren laſſen, daß ich eben dieſen Spuren in meinen bisherigen Beſchäfftigungen gefolget bin; er ſelbſten aber demnächſt iſt ſo gütig geweſen, alles, was er geſammlet gehabt, mir zu übertragen, da nemlich ſeine angekettete Amtsgeſchäffte, ſolche bekannt zu machen, ihm nicht geſtattet. Und, bey dieſem mir alſo gewordenen Beruf, habe ich mich bewogen gefunden, ſeine ganze Diſſertation in einer deutſchen Ueberſetzung mit ſolchen Zugaben *) in den folgenden §phis hier einzurücken, welche ich zur Ergänzung ſeiner Arbeit, nach Einſicht der gedachten Relationen, und zugleich auch derjenigen Verbeſſerungen, für dienſam und nothwendig erachten müſſen, welche, vorhin beſagtermaaſſen, von den Rechtsgelehrten und erfahrenſten Kauf-Herren, auch den Vorſtehern unſers Commercii, zu Behuf einer neuen Ordnung ſind gemacht

*) Dieſe ſollen durch ein * bemerket werden.

macht worden, und bey der alleinig die Schwierigkeit annoch vorgewaltet hat, einen Mittelweg zwiſchen den nicht übereinſtimmenden, ſondern getheilten Meynungen der Aſſecuraten und Aſſecuradeurs bey gewiſſen Artikeln zu finden: deren erſtere nicht wünſchen, daß letzteren zu gar zu vielen Einreden der Weg geöffnet werde; dieſe aber auch darnach hinwieder ſich ſehnen, daß der guten Treue der Verſicherten genauere Beſtimmungen gegeben werden: immaſſen iedoch beydes in den zu bemerkenden præjudicatis publicis, und nicht weniger in der Magenſchen Sammlung, auf deren ich auch vorhin verſchiedentlich mich allſchon bezogen habe, geſchehen iſt.

§ 418.

Erſtes Capitel.

Einige allgemeine Verordnungen, die den Aſſecuranz=Contract betreffen.

I) Definition der Aſſecuranz im weiten Verſtande.

Die Meynungen der Rechtsgelehrten von der Aſſecuranz und deren Definition ſind ſo verſchieden, und gehen ſo ſehr von einander ab, daß es ſchon beſchwerlich ſeyn würde, ſie nur alle zu erzehlen, geſchweige denn ſelbige aus einander zu ſetzen. Einige nennen dieſe Convention ein Pactum, andere einen Contract. Und dieſe letzteren ſind wiederum darüber ſehr uneinig, ob ſolcher Aſſecuranz=Contract für einen Contractum nominatum, oder innominatum, ſtricti juris, oder bonæ fidei, zu halten ſey; welches in der That denenjenigen viel zu ſchaffen machen könnte, die nichts für recht und billig hielten, was nicht durch das Anſehen des Juſtiniani unterſtützet war. Denn, da ſie in den römiſchen Geſetzen ein ähnliches Geſchäffte vergeblich geſucht haben, ſo iſt faſt keine Gattung von Verträgen übrig geblieben, von der nicht wenigſtens

ſtens einer unter den Rechtslehrern ſich eingebildet haben ſollte, daß die Aſſecuranz damit verglichen werden müſſe. Doch ich mag mich bey ſolchen Streitigkeiten nicht aufhalten, zumal da ſchon Stypmann [a]) alle dieſe verſchiedene Meynungen weitläuftig angeführet, und hinlänglich widerlegt hat. Was aber des Cocceji [b]) neuere Lehre anbetrifft, welcher vermeynet, die Aſſecuranz ſey keine gewiſſe und beſtimmte Gattung von Contracten, ſondern ein Pactum überhaupt, das von der Natur einer bloſſen, durch keine Geſetze beſtimmten, Verabredung auf verſchiedene Weiſe abgehen könne, und daher, nach der verſchiedenen Art zu contrahiren, entweder für eine emtionem aleæ, oder für einen contractum innominatum, oder für eine Donation, oder auch für eine Stipulation gehalten werden müſſe; ſo kann ich ſolcher eben ſo wenig Beyfall geben, da die Aſſecuranz durch die Geſetze und Gewohnheiten vieler Völker allerdings eine gewiſſe und beſtimmte Geſtalt bekommen hat. Allein wir wollen von dergleichen unnützen Streit-Fragen nichts weiter erwehnen, ſondern vielmehr vor allen Dingen bemerken, daß das Wort: **Aſſecuranz**, in dem [c]) hierher gehörigen Verſtande bald eine weitere, bald eine engere Bedeutung habe. Jn dem weiteren Verſtande iſt die Aſſecuranz ein **Contract, wodurch iemand die Gefahr eines andern, ohne Rückſicht auf eine ſonſtige Convention, für eine gewiſſe Belohnung übernimmt.** [d])

§ 419.

a) Jn ſeinem Jur. Marit. P. IV. Cap. 7. n. 25. und viele fgg.

b) ſ. ſeine Abhandlung de aſſecuratione § 7., welche in den Exercit. Curioſ. Vol. 1. die 86ſte iſt. Seine Meynung hat Joh. Adolph **Cron** in der Abhandlung de jure aſſecurationis, die zu Roſtock 1725 herausgekommen, Cap. 2. § 2. angenommen.

c) Denn dieſes Wort hat auch ſehr viele andere Bedeutungen, von denen ſ. *Du Freſne* in Gloſſar. ad ſcript. med. & inf. Latin. unter dem Worte: Aſſecurare und Aſſecuratio, und **Cron** in dem angeführten Orte Cap. 1. § 3.

d) Die Definition des *Hug. Grotius*, die mit der unſrigen beynahe

 übereín

§ 419.

II) Der Grund, warum dieſe Definition ſo abgefaſſet iſt.

Weil wir faſt gewohnt ſind, die Aſſecuranz einen Contract zu nennen, ſo habe ich auch am beſten gehalten, dieſes Wort hier als das Genus zu ſetzen; allein, da weder nach dem natürlichen, noch nach den deutſchen Rechten unter den Pactis und Contracten der geringſte Unterſchied iſt, ſo kann ich es mir gern gefallen laſſen, daß ſie von andern entweder ein Pactum, oder eine Convention genennet werde, wenn nur nicht der Grund dieſer Benennung aus den Diſtinctionen des römiſchen Rechtes hergenommen wird. Die übrigen Worte unſerer Definition aber unterſcheiden dieſen Contract hinlänglich von andern Conventionen. Es ſind nemlich bey einer ieden Aſſecuranz zwey Stücke nothwendig; **das eine, daß iemand des andern Gefahr übernimmt**, und ihn alſo wegen des künftigen Schadens ſicher ſtellet. Denn die Gefahr eines andern übernehmen iſt eben ſo viel, als ſich verbindlich machen, den Schaden zu erſetzen, den vielleicht der andere, in Anſehung des Gegenſtandes der Aſſecuranz, durch einen Zufall leiden mögte. Und eben von dieſer Sicherheits=Leiſtung hat dieſes Geſchäffte ſelbſt den Namen der Aſſecuranz, der Uebernehmer der Gefahr den Namen eines Aſſecuradeurs, und der, deſſen Gefahr übernommen wird, eines Aſſecurirten erhalten. **Zweytens wird**, um eine Aſſecuranz zu Stande zu

übercin kommt, iſt dieſe: Verſekering is een overkoming, waer door yemant op hem neemt het onſeker gevaer dat een ander hadt te verwagten: den welke wederom hem daer voor gehouden is loon te geven. ſ. deſſen Inleydinge tot de Hollandtſche Regtsgeleertheit L. 3. cap. 24. § 1. Andere Meynungen verſchiedener Schriftſteller hat Matth. Meier in der Abhandlung de Aſſecurationib. mercator. cap. 2. § 1. ſq. geſammlet.

zu bringen, **erfordert, daß der andere für die Uebernehmung der Gefahr eine gewiſſe Summe Geldes bezahle,** oder verſpreche, die mit einem Worte die **Prämie** genannt wird. Denn, falls keine gewiſſe Belohnung ausgemacht, und die Gefahr umſonſt übernommen worden, ſo kann eine ſolche Convention, die mit der Donation am meiſten übereinkommt, für eine wahre Aſſecuranz keinesweges gehalten werden. [e]) Was die Worte betrifft: **ohne Rückſicht auf eine ſonſtige Convention,** ſo habe ich ſie deswegen hinzugeſetzt, damit es nicht etwa das Anſehen haben mögte, als wenn die Definition auch auf andere Pacta gehen könnte, wodurch bisweilen, wider die Natur derjenigen Convention, welcher ſie beygefüget werden, die Gefahr, welcher ſo eine Sache unterworfen iſt, von dem einen Contrahenten auf den andern übertragen wird. Damit aber die Definition nicht enger, als das Definitum, ſeyn mögte, ſo habe ich in derſelben **der Schiffe und Waaren, oder der nach einen andern Ort überzubringenden Waaren** keine Erwehnung gethan; [f]) weil nicht nur Waaren und Schiffe, ſondern auch das Leben und die Freyheit der Menſchen, [g]) Häuſer, Packräume, Keller,

e) ſ. des gottſel. Herrn Bürgermeiſters **Martin Lucas Schele** Abhandlung de Inſtrumento aſſecurationis, vulgo Polizza, die er unter dem Vorſitz des **Werlhof** zu Helmſtädt 1707 öffentlich vertheidiget hat. Sect. 1. § 9. am Ende. Das Gegentheil behaupten *Henr. de Cocceji* in der angeführten Abhandlung de Aſſec. § 8. und **Cron** in dem Tractat de Jure Aſſecurat. cap. 2. § 1. & § 5. am Ende.

f) Dieſe und dergleichen Wörter haben die meiſten ihren definitionibus einverleibet, davon man eine Sammlung beym **Meier** in der angeführten Abhandlung cap. 2. § 2. & 5. antrifft.

g) An einigen Oertern iſt es erlaubt, das Leben der Menſchen zu verſichern, an andern nicht. Die Geſetze, die es verbieten, ſind unter andern: Des Königs in Spanien, *Philippi II.* Ordonnantie op't feyt van de Contracten van de Aſſecurantien ende

ler, [b]) und alle Sachen, die durch Feuer, Waſſer, Krieg, [i]) oder ſonſt auf andere Weiſe, beſchädiget werden können, ja ſo gar ein imaginirter Gewinn [k]) bisweilen Gegenſtände der Aſſe-

Verſeeckeringen, die zu Antwerpen den 20 Jan. 1570 publiciret iſt. Art. 32. Ferner l'ordonnance de *Louis XIV.* Roy de France & de Nav. donnée à Fontenebleau au mois d'Amſt. 1681. touchant la Marine lib. 3. tit. 6. art. 10. ſ. iedoch art. 11. Weiter Ordonnantie op't Stuk van Aſſurantien der Stadt Middelburg, de ao. 1689. art. 2. Königl. Preußiſches See-Recht vom Jahre 1727. cap. 6. art. 10. Allein, nach der Stadt Hamburg Aſſecuranz- und Haverey-Ordnung von 1731. Tit. 3. art. 1. iſt es erlaubt, das Leben der Menſchen zu verſichern. ſ. *Sigism. Scacciæ* Tractat de Commerciis § 1. Quæſt. 1. n. 142. und n. 292. und § 3. Gloſſ. 3. n. 52. Ich will zwar nicht leugnen, daß man dergleichen Aſſecuranzen ohne eine Einſchränkung nicht wohl zulaſſen könne, damit nicht dadurch zu hinterliſtigen Nachſtellungen Gelegenheit gegeben werde. Doch glaube ich aber auch nicht, daß man ſie ganz abſchaffen müſſe, da von der langen und kurzen Dauer des Lebens oft groſſe Vortheile und Schäden abhangen, deren Verſicherung nicht wohl gemisbilliget werden kann. Wenigſtens wird dadurch ſowohl für diejenigen geſorget, welche einträgliche Bedienungen, um der jährlichen Einkünfte willen, ſehr theuer gekauft, als auch für die Sicherheit derjenigen, die zum Ankauf ſolcher Bedienungen Geld ausgeliehen haben. ſ. Herrn Langenbecks Anmerkungen über das Hamb. Schiff- und See-Recht pag. 409. § 68. Nützlicher iſt auch die Verſicherung des Lebens der Schiffs-Leute, als die Verſicherung der Freyheit. ſ. die Hamb. Aſſecuranz-Ordnung Tit. 10. art. 4. u. 5. Dieſe letztere iſt, meines Wiſſens, nirgends verboten. ſ. l'ordonnance de *Louis XIV.* touch. la Marine l. 3. tit. 6. art. 9., Ordonnantie van Aſſecurantie en Avaryen der Stadt Amſterdam, von 1744. art. 13., Preußiſches See-Recht cap. 6. art. 10., Kongl. Maj. Förſäkrings- och Hafweri-Stadga, gifwen Stockholm i Raod-Cammaren then 2 Octob. 1750., d. i. Sr. Königl. Majeſtät Aſſecuranz- und Havarey-Ordnung, de dato Stockholm im Senat den 2 Octob. 1750. art. 3. § 1.

b) ſ. Hamburgiſche Aſſecuranz-Ordnung Tit. 3. art. 2., die neueſte Amſterdammer von 1744. art. 18.

i) ſ. Hamb. Aſſecuranz-Ordnung am angeführten Orte, Langenbecks Anmerkungen u. ſ. w. pag. 391. § 30.

k) ſ. Hamb. Aſſecuranz-Ordnung Tit. 3. art. 2., neueſte Amſterdammer Verordn. art. 17., und die Schwediſche art. 3. § 1.

Aſſecuranz zu ſeyn pflegen. Denn obgleich das Leben und die Freyheit der Menſchen unſchätzbar ſind, ſo hindert doch dieſes nicht daran, daß die Contrahenten unter ſich über eine gewiſſe Summe Geldes übereinkommen können, die dem Aſſecurirten alsdann bezahlet werden muß, wenn ein Menſch innerhalb einer gewiſſen Zeit verſtirbet, oder in die Gefangenſchaft geräth.

§ 420.
III) Definition der Aſſecuranz im engern Verſtande.

Da aber die Aſſecuranz hauptſächlich und am häufigſten bey dem Handel, inſonderheit dem der Gefahr am meiſten unterworfenen See-Handel, im Gebrauch iſt, ſo pflegt man gemeiniglich dem Worte: Aſſecuranz, eine engere Bedeutung beyzulegen, und darunter nur blos **die Verſicherung der übers Meer zu bringenden Sachen** zu verſtehen; und da die Geſetze hauptſächlich auf diejenigen Vorfälle ihr Abſehen haben, welche ſich leicht und häufig ereignen, ſo iſt auch in den des Aſſecuranz-Contracts halber ergangenen Verordnungen dasjenige, was die Schiffahrt und Handlung betrifft, aufs genaueſte beſtimmet, von andern Sachen aber wenig oder nichts ausdrücklich vorgeſchrieben worden. Es werden alſo, aus eben dieſer Urſache, in gegenwärtiger Abhandlung vornehmlich nur ſolche Dinge erörtert werden, welche zu der See-Aſſecuranz gehören; doch kann auch vieles, ſo in der Folge vorkommen wird, wegen vorhandener Aehnlichkeit der Gründe, bey einer iedweden Art der Aſſecuranz Statt finden. In dieſem engern Verſtande aber iſt die Aſſecuranz ein Contract, **wodurch iemand die Gefahr, die ein anderer wegen einer See-Reiſe befürchtet, ohne Rückſicht auf eine ſonſtige Convention, für eine gewiſſe Belohnung übernimmt.** Dieſe Definition wird, meiner Meynung nach, alle

alle Gattungen der Aſſecuranzen kurz und ſchicklich unter ſich begreifen; wodurch ſowohl für die Wohlfahrt der Seefahrenden, als auch derer, die See-Handlung treiben, geſorget wird.

§ 421.

IV) Nicht ein ieder kann verſichern, und nicht alles kann verſichert werden.

Daß diejenigen die Gefahr eines andern nicht übernehmen können, welche überhaupt weder conſentiren, noch ſich rechtsgültig zu etwas verbindlich machen können, das bedarf keines Beweiſes; auch wollen wir uns bey andern dergleichen, aus der Lehre von den Pactis überhaupt ganz bekannten, Grundſätzen hier nicht aufhalten, (*und ſie ſind auf die Handels-Verträge bey dem Handels-Rechte der Perſonen § 2. u. f. ſchon angewendet worden.*) Allein, das muß hier angemerket werden, daß **die von der Aſſecuranz gegebenen Geſetze einig Perſonen, aus einem beſondern Grunde, von dieſem Geſchäffte ausſchlieſſen.** Denn ſo iſt den Mäklern, ſo viel ich weiß, an allen Orten,[l]) auſſer dieſen aber in Hamburg auch dem Diſpacheur,[m]) und an andern Orten den Zoll-Bedienten, nicht weniger den Richtern, welche in Aſſecuranz-Proceſſen Recht ſprechen, nebſt ihren Schreibern und Unter-

l) ſ. l'ordonnance de *Louis XIV.* touch. la marine L. 3. tit. 6. art. 68. Ordonn. op't Stuk van Aſſur. der Stadt Middelb. art. 29. Ord. op het Stuk van Aſſurantie ende van Avar. der Stadt Rotterdam, de 1721. art. 80. Preuſſ. See-Recht cap. 6. art. 1. Hamburg. Aſſecuranz-Ordn. Tit. 2. art. 2. die neueſte Amſterdamer Ordnung art. 39. und die Schwediſche art. 2.

m) ſ. Hamburg. Aſſecuranz-Ordn. Tit. 2. art. 2. Auch die Schwediſche Aſſecuranz-Ordnung nimmt den Diſpacheur namentlich aus. In den Niederlanden verwalten die Richter, welche in Aſſecuranz-Sachen Recht ſprechen, (Commiſſariſſen van de Kamer van Aſſurantie) zugleich das Amt eines Diſpacheurs.

Unterbedienten, [n]) die Befugniß zu aſſecuriren unterſaget. Eben ſo wenig kann auch von allen Sachen die Gefahr auf einen andern übertragen werden. Denn die Schiffer, Steuer-Leute und das Schiffs-Volk können faſt nirgends ihren Lohn verſichern laſſen. [o]) Fracht-Gelder zu verſichern iſt nach einigen Geſetzen erlaubt; [p]) nach andern verboten. [q]) Nach den alleràlteſten Geſetzen mußte auch der Aſſecurirte allemal ſelbſt einen Theil der Gefahr ſtehen, [r]) allein die neuern Geſetze erlauben, daß man ſich völlig verſichern laſſen könne. [s]) Allerdings kann auch zwar derjenige, welcher auf den

n) ſ. die angeführte Verordnung Kön. Philipps *II.* von 1570. art. 17. 18. 19., die Middelb. Ordn. art. 29., die neueſte Rotterdammer von 1721. art. 82., die Schwediſche art. 2.

o) ſ. die Verordn. Kön. Philipps *II.* art. 21., l'ordonnance de *Louis XIV.* L. 3. tit. 6. art. 15., die Middelb. art. 6., Preuſſ. See-Recht cap. 6. art. 10., Hamb. Aſſecuranz-Ordn. tit. 2. art. 4., die neueſte Amſterdammer art. 13., die Schwediſche art. 3. § 5. Den Grund dieſes Verbots zeiget Stypmann an in Jur. Marit. Part. 4. cap. 7. n. 280. ſq. ſ. auch J. L. Steins Abhandlung des Lübſchen Rechts, im 6ten Buche § 50. 52. und 55. Die neueſte Rotterdammer Ordnung von 1721. art. 26. iſt, meines Wiſſens, die einzige, die dergleichen Aſſecuranzen erlaubt.

p) ſ. die neueſte Rotterdammer Ordnung art. 26., die Hamburg. tit. 3. art. 1., die Amſterd. art. 15., die Schwediſche art. 3. § 1.

q) l'Ord. de *Louis XIV.* L. 3. tit. 6. art. 15., die Middelb. art. 4., Preuſſ. See-Recht cap. 6. art. 10.

r) ſ. die Verordn. Kön. Philipps *II.* art. 3. 20. 29. und 30., die alte Amſterdammer Ordnung von 1598. art. 2., l'Ordonn. de *Louis XIV.* L. 3. tit. 6. art. 18., welche aber doch eine dieſer Verordnung entgegengeſetzte Bedingung zuläſſet, wenn nur nicht der Aſſecurirte entweder ſelbſt in dem Schiffe, oder doch der Eigenthümer deſſelben iſt, art. 19., die Middelb. Ordn. art. 3.

s) ſ. das zu Middelburg publicirte Edict vom 6 März 1719, wodurch die Verordnung dieſer Stadt in einigen Stücken iſt verbeſſert worden; die neueſte Rotterd. Ordn. art. 25., doch findet ſich eine Ausnahme ebendaſ. art. 31., Hamb. Aſſecuranz-Ordnung tit. 3. art. 3., die neueſte Amſterd. Ordn. art. 7. u. 22., die Schwediſche art. 3. § 2. und 3.

den Boden des Schiffes, oder auf zu verſendende Waaren, auf ſeine Gefahr Geld vorgeſchoſſen hat, [t]) ſich gar wohl verſichern laſſen; [u]) dem Schuldner aber ſtehet es nicht frey, daß er entweder die Schuld ſelbſt, oder die Sache, worauf er das Geld angeliehen, (das Verbodmete) verſichern laſſe; [x]) doch iſt ihm erlaubt, in Anſehung der Havariæ groſſæ ſeine Gefahr einem andern zu übertragen, nemlich an denjenigen Orten, wo der Gläubiger ſolcher Gelder, bey entſtehender Haverey, zu keinem Beytrage verbunden iſt. [y]) (*Ich habe hiervon oben § 398. bereits im Vorbeygehen etwas geſaget.*)

§ 422.

V) Von den Aſſecuranz-Compagnien.

Die Aſſecuranz wird entweder von einzelnen Perſonen, oder von Aſſecuranz-Compagnien, übernommen, dergleichen, mit Einwilligung der Landes-Herren, in London, Paris, Rotterdam, Copenhagen und Stockholm errichtet ſind. Vor 120 Jahren waren zwar die Stände der vereinigten Niederlande darauf bedacht, in den 7 Provinzen eine allgemeine Aſſecuranz-Compagnie zu errichten: doch funden ſie die Ausführung

t) Von der Bodmerey ſ. *Schottel.* de ſingularib. quibusd. in Germaniæ Juribus cap. 22., *Marquard.* de Jure Mercat. L. 2. c. 8. n. 68. ſqq., Langenbecks Anmerkungen über das Hamburg. Schiff- und See-Recht, über den 18ten Titel des 2ten Theils der Statuten pag. 270. ſqq., Steins Abhandlung des Lübſchen Rechts L. 6. § 133. ſqq., *Bodinus* de Bodemeria. Hal. 1697.

u) ſ. l'Ord. de *Louis XIV.* L. 3. tit. 6. art. 17., Preuſſ. See-Recht cap. 6. art. 12., Hamburgiſche Aſſecuranz-Ordnung tit. 3. art. 1. und tit. 9. art. 1. u. 3., die neueſte Amſterdammer Ordnung art. 19. 20. und 21., die Schwediſche art. 3. § 1.

x) ſ. l'Ord. de *Louis XIV.* L. 3. tit. 6. art. 16., Preuſſ. See-Recht cap. 6. art. 12., die neueſte Amſterd. Ordn. art. 21.

y) ſ. die neueſte Amſterdammer Ordnung art. 21., Hamburgiſche Aſſecuranz-Ordnung tit. 9. art. 2., Langenbeck an dem angeführten Orte p. 288. und p. 409. § 67.

führung dieſes Vorhabens, wegen der vielen zu beſorgenden Schwierigkeiten, nicht dienlich.[z]) Nachdem aber in Frankreich gegen das Jahr 1720 die bekannte Mißiſippiſche Compagnie den verderblichen Actien-Handel veranlaſſet hatte; ſo war man faſt in allen Städten von Holland begierig, Aſſecuranz-Compagnien aufzurichten:[a]) und es fehlte zu der Zeit auch in Hamburg nicht an ſolchen Leuten, die, unter dem Schein einer zu errichtenden Aſſecuranz-Compagnie,[b]) jenen gefährlichen Actien-Handel zu befördern ſuchten. Allein ihre Bemühungen haben keinen Erfolg gehabt, da, durch die weiſe Veranſtaltung der Obrigkeit, dieſer leere Schatten der Handlung aus unſerer Republik gänzlich verbannet wurde.[c]) Es ſcheinet zwar, daß die Aſſecuranz-Compagnien, wenn ſie auf einen guten Grund und vernünftig eingerichtet ſind, der Handlung einen nicht geringen Nutzen zuwege bringen; aber ich glaube dennoch, daß die Aſſecuranz zu den Geſchäfften

z) Die Beſchreibung dieſer Compagnie findet man in des *Leonis ab Aitzema* Saken van Staet en Orlogh Vol. 1. L. 9. zu dem Jahre 1629. p. 812. ſqq.., wo auch p. 819. ſq. die Erinnerungen der Kaufleute, welche dieſe ganze Sache widerrathen, anzutreffen ſind. Eben dieſes Project iſt nachher zwar oft, aber allemal vergebens, wiederholet worden. ſ. ebendaſ. an dem angeführten Orte Vol. 2. zu dem Jahre 1634 p. 144, und zu 1639 p. 595. Vol. 3. zum Jahre 1653. p. 812. und 813.

a) ſ. das Dictionn. univerſ. de Commerce par *Savary* in der neueſten zu Genf 1742 herausgekommenen Ausgabe, T. 1. P. 2. p. 1102. ſq., le Negoce d'Amſterdam par *J. P. Ricard*, (zu Rouen 1723) p. 461.

b) ſ. unvorgreifliche Gedanken, das Aſſecuranz-Weſen, hauptſächlich aber die in Hamburg aufgerichtete Aſſecuranz-Compagnie betreffend. Hamb. 1720. 8. Der Verfaſſer dieſer Schrift, der dieſes Inſtitut gar ſehr empfiehlet, hat ſeiner Abhandlung eine Beſchreibung dieſer Geſellſchaft einverleibet. p. 24. ſqq.

c) ſ. Mandat wegen der Aſſecuranz-Compagnie und Actien-Handels, publicirt den 19 Jul. 1720, welches auch in Langenbecks Anmerkungen über das Hamburgiſche Schiff- und See-Recht ſtehet, p. 424.

ten gehöre, welche, wo nicht beſſer, doch eben ſo gut, durch einzelne Perſonen, mit und nebſt den groſſen Geſellſchaften, als durch ſelbige allein, getrieben werden können.[d]) Denn ſelbſt in den Ländern und Städten, wo dergleichen Aſſecuranz-Compagnien aufgerichtet ſind, pflegen nicht nur dieſe, ſondern auch einzelne Privat-Perſonen, zu zeichnen:[e]) und ich halte es auch gar nicht für rathſam, dergleichen Aſſecuranz-Compagnien die Befugniß zu aſſecuriren, mit Ausſchlieſſung der übrigen Bürger, allein einzuräumen. (*Und ſo hat man auch die Sache bey uns, von des Publici wegen, immerfort angeſehen: da nemlich die auf dem beſten Grunde, und zum öffentlichen Nutzen der Kaufmannſchaft, im Jahre 1765 errichtete Aſſecuranz-Compagnie, welche ich, ihrem Verdienſte nach, ſowohl bey der Aſſecuranz-Ordnung S. 76., als bey den Handels-Rechten der Sachen § 17. belobet, nicht mit Ausſchlieſſung beſonderer Aſſecuranzen durch einzelne Perſonen iſt verbunden worden.*)

§ 423.

d) ſ. die Abhandlung, welche den Titel hat: Urſachen, warum es nicht rathſam iſt, in der Stadt Amſterdam Aſſecuranz-Compagnien aufzurichten. Aus dem Holländiſchen überſetzt 1720. 8.

e) Die Pariſer Aſſecuranz-Compagnie, welche mit Genehmigung des Königes 1668 aufgerichtet iſt, hat das privilegium excluſivum, das ſie nun hat, allererſt im Jahre 1686 bekommen: in den See-Städten von Frankreich aber iſt den einzelnen Kaufleuten und übrigen Privat-Perſonen die vorige Freyheit zu aſſecuriren gelaſſen worden. ſ. das Dictionn. univerſ. de Commerce par *Savary*, unter dem Worte: Chambre des Aſſurances. In Copenhagen dürfen Privat-Perſonen nicht anders aſſecuriren, als bis die Aſſecuranz-Compagnie ſich geweigert hat, es zu thun. Zu London, Rotterdam und Stockholm aber (ſ. die Schwediſche Aſſecuranz-Ordnung Art. II.) hat ieder Bürger eben ſowohl, als die daſelbſt befindlichen Compagnien, die Freyheit, zu aſſecuriren.

§ 423.
VI) Gemeiniglich werden bey der Aſſecuranz Mäkler gebraucht.

Zu Schlieſſung der Aſſecuranz-Contracte (*mittelſt Empfangs und Behändigung der verabredeten Prämie*) werden gemeiniglich, und zwar in Hamburg geſchworne, und in der Ordnung ſtehende, Mäkler gebraucht, auſſer welchen ſich daſelbſt niemand damit befaſſen darf. f) Dieſe müſſen nicht nur alles mit gebührender Treue und Fleiß ausrichten, ſondern auch, was dabey vorgegangen, ſorgfältig notiren, und, mit Beyſetzung des Tages, in ihre Bücher eintragen, damit aus dieſen Büchern, erforderlichen Falls, ein ſicherer und zureichender Bericht von demjenigen, was vorgegangen, genommen werden könne. g) Für dieſe Mühe erhalten ſie mehr, oder weniger, ie nachdem die gezeichnete Summe gröſſer, oder geringer iſt: denn von dem Aſſecurirten bekommen ſie ein Quart pCt., und von dem Aſſecuradeur ein Achtel pCt. an Courtage. Wenn aber die Prämie keine 2 pCt. ſich beläuft, ſo bekömmt der Mäkler von dem Aſſecuradeur nichts. h) (*Ich werde unten von den Actionen reden, welche gegen die Mäkler, und von denenſelben, wegen nicht gezahlter, oder nicht empfangener Prämie, können angeſtellet werden.*)

§ 424.

f) ſ. Hamburg. Aſſecuranz-Ordnung Tit. 23. art. 1.

g) ſ. l'Ordonn. de *Louis XIV.* L. 3. tit. 6. art. 69., die Middelb. Ordn. art. 10., die neueſte Rotterdammer art. 78., Hamburg. Aſſecuranz-Ordnung tit. 23. art. 3. und 6., die neueſte Amſterdammer art. 38. und 39.

h) ſ. Hamburg. Aſſecuranz-Ordnung Tit. 23. art. 5. In Amſterdam bezahlt der Aſſecurirte dem Mäkler nichts, der Aſſecuradeur aber ein Quart pro Cent. ſ. die neueſte Amſterdammer Ordnung art. 39.

§ 424.
VII) Von der Prämie.

So wie aber die Contrahenten über die Beſchaffenheit und Gröſſe der zu übernehmenden Gefahr ſich vereinigen, ſo muß auch zugleich hiebey die Gröſſe der Prämie nothwendig ausgemachet werden. Denn die Geſetze ſetzen den Prämien kein gewiſſes Maaß, und können dieſes auch nicht füglich thun,[i]) da weder die der Handlung höchſtnützliche Freyheit eine ſolche Verordnung leidet, noch auch die Sache ſelber eine allgemeine Beſtimmung der Prämien zuläſſet. Denn, ohne daß die Gröſſe der zu übernehmenden Gefahr dabey in Betrachtung gezogen wird, kann unmöglich eine rechte Prämie ausgemacht werden; dieſe Gefahr aber iſt mancherley und verſchieden, ie nachdem als Zeit und Ort, und die Sachen ſelbſt verſchieden ſind. Denn auſſer der langen oder kurzen Dauer der Reiſe, und der ganz verſchiedenen Beſchaffenheit der Waaren, kommen hier noch viele andere, iederzeit veränderliche, Umſtände in Betrachtung, da die Aſſecuradeurs bisweilen eine ganz ungleiche Gefahr auszuſtehen haben; obwohl die Reiſe nach einen und denſelben Ort, iedoch zu einer verſchiedenen Zeit, gerichtet iſt. Denn bald iſt die See vor den Seeräubern ſicher, bald nicht, bald iſt ſie ruhig und ſtille, bald ſtürmiſch; und es iſt weder ein Winter, noch ein Sommer, dem andern gleich, da wir bisweilen ſtürmiſches, bisweilen heiteres Wetter haben; der verſchiedenen Beſchaffenheit der Schiffe, und der ganz ungleichen Geſchicklichkeit der Schiffer, und vieler andern

i) In dem Abriß der allgemeinen Aſſecuranz-Compagnie, die in den Niederlanden errichtet werden ſollte, und deren ich oben Erwehnung gethan, war auch die Gröſſe der Prämien nach der Entfernung der Oerter beſtimmt; allein dieſe Beſtimmung kam den Kaufleuten unſchicklich vor. ſ. *Leon. ab Aitzema* Saken van Staet en Oorlogh Vol. I. p. 812. und p. 820. § Wat onluſten ende moeyten u. ſ. w.

dern Dinge nicht einmal zu gedenken, die alle, ſowohl die Gefahr ſelbſt, als die Prämie, bald vermehren, bald vermindern. Inſonderheit fordern die Aſſecuradeurs mit Recht alsdann eine gröſſere Prämie, wenn iemand nicht etwa, ehe das Schiff abgegangen, ſich, wie es gemeiniglich zu geſchehen pfleget, hat verſichern laſſen; ſondern alsdann allererſt ſich durch die Aſſecuranz zu retten wünſchet, wenn die gröſte Urſache, ein Unglück zu befürchten, bereits vorhanden iſt. Hieraus erhellet alſo, daß die Beſtimmung der Prämie dem Willkühr der Contrahenten alleine überlaſſen werden müſſe; und daß man nicht mit Gewißheit veſtſetzen könne, wie groß die Prämie eigentlich ſey, welche die Aſſecuradeurs, in Betracht der Entfernung der Oerter, ordentlicher Weiſe zu nehmen pflegen.[k]) Es befindet ſich aber zwiſchen der Prämie und der gezeich-

k) Und daher kann man dem Marquard nicht beyſtimmen, deſſen Worte in der Abhandlung de Jure Mercator. L. 2. cap. 13. n. 69 ſq. ſo lauten: "Beyläufig iſt hier anzumerken, daß die "gewöhnliche Prämie von Holland nach der Türkey iſt 14 pCt., "nach Venedig 13, nach Livorno, Genua und Marſeille 10, "von Hamburg nach Spanien 12, nach Africa und Weſtin"dien von Holland vordem $4\frac{1}{2}$ oder 5 pCt. — Ob gleich die "Contrahenten ſich über dieſe Prämien nach der Billigkeit ver"einbaren können, ſo wird doch heut zu Tage, nach der Ge"wohnheit der Holländiſchen Kaufleute, 7 pCt. Prämie ausge"macht.„ Einige, die ſich auf das Anſehen dieſes Mannes verlaſſen, haben dieſe Stelle ausgeſchrieben, und ihren Schriften ohne alles Bedenken einverleibet. Allein wie wenig Glauben dasjenige verdiene, was Marquard von den gewöhnlichen Prämien anführet, das erhellet aus dem, was oben geſagt worden, zur Genüge. Wenn aber gleich überhaupt nicht geſagt werden kann, was für Prämien nach der Entfernung der Oerter gewöhnlich ſind; ſo kann man doch gewiſſermaaſſen angeben, wie viel Prämie die Aſſecuradeurs zu einer gewiſſen Zeit, und an einem gewiſſen Orte, insgemein zu fordern pflegen. Daher werden in den wöchentlichen Preis-Couranten der Waaren, die in Hamburg alle Freytage herauskommen, auch die Aſſecuranz-Prämien mit verzeichnet. Doch auch das, was daſelbſt

gezeichneten Summe allemal ein gewiſſes Verhältniß; indem es allenthalben gebräuchlich iſt, daß die Aſſecuradeurs nach der Gröſſe der Gefahr eine Prämie von 1, 2, 3, oder mehrere Procente fordern, faſt auf die Weiſe, wie die Gläubiger in Anſehung des ausgeliehenen Geldes ſich die Zinſen zu bedingen pflegen. (* Und ich will zum Beyſpiele die Prämie ietziger Zeit unter dem Buchſtaben I 7. anfügen.*) Aber deswegen muß man nicht glauben, daß die Prämien den Zinſen gleich zu achten ſind. Denn diejenigen irren, welche von der erlaubten Gröſſe der Prämien nach demjenigen urtheilen wollen, was die Geſetze in Anſehung der Zinſen verordnen, l) da weder die Worte, noch der Grund ſolcher Geſetze ſich auf den Aſſecuranz-Contract erſtrecken. Die Zinſen werden nemlich von dem, der ein Capital ſchuldig iſt, für den Gebrauch deſſelben dem Gläubiger bezahlet; aber der Aſſecurirte, der die Prämie bezahlt, iſt dem Aſſecuradeur kein Capital ſchuldig. Uebrigens behält der Aſſecuradeur allemal die Prämie, wenn die Gefahr geendiget, und die verſicherte Sache unbeſchädigt geblieben iſt: anders aber verhält es ſich, wenn ſelbige verlohren gegangen, weil, bey entſtandenem Schaden, die gegebene Prämie gemeiniglich in die Berechnung des Verluſtes mit eingeführet wird. m)

§ 425.

daſelbſt angeführet wird, macht keinesweges eine unveränderliche Richtſchnur aus. Denn öfters trägt es ſich zu, daß die Aſſecuradeurs aus gegründeten Urſachen von dem einen zu eben der Zeit eine gröſſere Prämie fordern, als von dem andern.

l) Viele von den Rechts-Lehrern, die von dem Aſſecuranz-Contract geſchrieben haben, reden auf ſolche Weiſe von der Gröſſe der Prämie, daß man leicht ſehen kann, wie ſie in dieſer irrigen Meynung geſtanden. ſ. z. B. *Henr. de Cocceji* in der Abhandlung de Aſſecurat. § 27. *Cron* de Jure Aſſecurat. cap. 6. § 89.

m) ſ. die neueſte Rotterdammer Ordnung art. 25., Hamburgiſche Aſſecuranz-Ordnung Tit. 3. art. 3. Tit. 12. art. 4. Tit. 21. art. 14., die neueſte Amſterdammer Ordnung art. 7. und 22., die Schwediſche art. 3. § 2. und 3.

§ 425.
VIII.) Von der Police.

Ob gleich an ſich der Conſens der Contrahenten zur Vollziehung des Aſſecuranz-Contractes hinreichend zu ſeyn ſcheinet, ohne daß die unterlaſſene Verfertigung eines Inſtrumentes denſelben zu entkräften vermögend wäre; ſo iſt es doch aus ſehr gegründeten Urſachen faſt allenthalben gebräuchlich, daß dieſer Contract ſchriftlich aufgeſetzet wird; n) als welches nicht bloß nützlich und rathſam, ſondern faſt nothwendig iſt. Denn es muß vieles von den Contrahenten beſtimmet werden, wovon bisweilen, bey Entſtehung eines Proceſſes, die Entſcheidung der ganzen Sache abhänget; und daher iſt ſehr viel daran gelegen, daß, vermittelſt der ſchriftlichen Abfaſſung, ſattſam erwieſen werden könne, was eigentlich verabredet worden; zumal, da der Aſſecuradeur nicht gleich nach Voll-

n) ſ. die Verordnung Kön. Philipps *II.* von 1570. art. 34. u. 36., l'Ord. de *Louis XIV.* L. 3. tit. 6. art. 2., die neueſte Rotterd. Ordn. art. 76., Preuſſ. See-Recht cap. 6. art. 2., Hamburg. Aſſecuranz-Ordnung Tit. 1. art. 1., die neueſte Amſterdammer art. 38., die Schwediſche art. 4. § 1. Daß vor dieſem auch ohne ſchriftliche Abfaſſung Aſſecuranzen geſchloſſen worden, bemerket der Verfaſſer des Buches: le Guidon, cap. 1. art. 1., deſſen Worte ſo lauten: Aſſecurances ſe font & ſe dreſſent par contract, porté par eſcrit, appellé vulgairement police d'aſſurance: on en faiſoit anciennement ſans écrit qui eſtoient dits en confiance, par ce que celui, qui ſtipuloit l'aſſeurance ne faiſoit ſes pactions en écrit, mais ſe confioit en la bonne foi & la prud'homie de ſon aſſeureur, ſuppoſant, qu'il les écrivoit ſur ſon livre de raiſon: d. i. Aſſecuranzen werden durch einen ſchriftlichen Contract geſchloſſen, den man Aſſecuranz-Police zu nennen pfleget: vordem ſchloß man ſie auch ohne Schrift, und nannte ſelbige: auf guten Glauben, weil derjenige, der ſich verſichern ließ, die Bedingungen nicht ſchriftlich aufſetzte, ſondern ſich auf die Redlichkeit und Treue ſeines Aſſecuradeurs verließ, und voraus ſetzte, daß dieſer das Verabredete in ſein Handlungs-Buch einſchreiben würde. ſ. les Us & Couſtumes de la mer (zu Bourd. 1661.) p. 223. ſq.

ziehung dieſer Convention, ſondern allererſt nach Verlauf einiger Zeit, ſein Verſprechen erfüllen kann. Ein ſolches, über die geſchloſſene Aſſecuranz verfertigtes, Inſtrument wird mit dem gewöhnlichen Worte eine **Police** genennet, welche Benennung vielleicht von dem lateiniſchen *polliceri*, Verſprechen, hergenommen iſt. [o]) Von dieſen Inſtrumenten pflegen an den Oertern, wo häufig Aſſecuranzen geſchehen, gewiſſe, nach Vorſchrift der Geſetze eingerichtete, Formulare gedruckt zu werden, mit leer gelaſſenem Raum zur Einſchreibung desjenigen, was nicht zum Weſen dieſes Contracts gehöret, oder nicht bey einer ieden Gattung deſſelben Statt findet; ſondern zufällig, und, nach der Verſchiedenheit der vorkommenden Umſtände, verſchieden iſt. Dahin gehöret die Benennung deſſen, der die Aſſecuranz thun läſſet, ferner der Sache, worauf die Aſſecuranz geſchiehet; (*die aber, beſondere Fälle ausgenommen, wovon ich hiernächſt reden werde, unter dem Namen von Kaufmannſchaften geſchehen kann*) die Zeit; der Ort der Ladung und der Löſchung; der Name des Schiffers und des Schiffes; die Gröſſe der Prämie; der Name des beeydigten Mäklers, durch welchen die Aſſecuranz geſchloſſen worden; [p]) imgleichen die Bedingungen, worüber ſich die Contrahenten bis-

o) ſ. des gottſel. Herrn Bürgerm. Schele Abhandlung de Polizza Sect. 2. § 4., wo man verſchiedene Ableitungen dieſes Wortes antrifft, (*und bey deren erſten Ausgabe Herrn von der Hart, Profeſſors zu Helmſtädt, Zuſchreiben vom deutſchen Urſprunge des Namens Polizze, bey der zwoten aber unſers Herrn Richey Anmerkungen über dieſelbe beygefüget worden, in welchen er die in jenem enthaltene Wortſpiele verwirft, und der Meynung, daß polizza von polliceri herzuleiten, beypflichtet.*)

p) ſ. die Verordnung Kön. Philipps *II.* von 1570. art. 5., l'Ord. de *Louis XIV.* L. 3. tit. 6. art. 3., die Middelb. Ordn. art. 9., die Rotterdammer art. 71. 72. 73., Preuſſ. See-Recht cap. 6. art. 3. und 4, Hamb. Aſſecuranz-Ordnung Tit. 1. art. 4., die neueſte Amſterdammer art. 2., die Schwediſche art. 4. § 2.

bisweilen vereinigen. Jedoch iſt es nicht allemal nöthig, daß der wahre Name des Aſſecurirten in der Police ausgedruckt werde. q) So ſtehet es auch dem, welcher verſichern läſſet, frey, anzuzeigen, ob er es für eigene, oder fremde Rechnung thue; r) ingleichen ob er in der Police das Schiff, oder die Waaren, taxiren will, oder nicht. s) Wenn aber einige leere Plätze in der Police offen bleiben, ſo thut man wohl, ſie mit Queer-Linien durchzuſtreichen. t) Bey der Unterſchrift der Police füget ein ieder der Aſſecuradeurs ſeinem Namen die gezeichnete Summe bey; und bekennet zugleich den Empfang der Prämie. u) Da alſo mehrere

q) Hamb. Aſſecuranz-Ordnung Tit. 1. art. 4.

r) Hamb. Aſſecuranz-Ordnung in dem oben angeführten Artikel, die Schwediſche art. 4. § 1.

s) Hamb. Aſſecuranz-Ordnung Tit. 1. art. 5. ſ. auch l'Ordonn. de *Louis XIV.* L. 3. tit. 6. art. 64. Aber in der neueſten Amſterdammer Ordn. art. 22. wird ausdrücklich geſagt: en ſal geen taxatie in de police plaats hebben van goederen en effecten, waar van den reellen inkoop of waarde kan werden geproduceert. d. i. Es ſoll in der Police keine Taxirung von Güthern und Effecten Statt finden, davon der würkliche Einkauf oder Werth produciret werden kann.

t) Wenigſtens iſt dieſes der Klugheit gemäß, ob es gleich nicht allemal beobachtet wird. Denn auf dieſe Weiſe kann am leichteſten vorgebeuget werden, daß nicht ohne Vorwiſſen der Aſſecuradeurs etwas hinzugeſetzet werde. ſ. l'Ord. de *Louis XIV.* L. 3. tit. 6. art. 68., wo die Worte ſo lauten: Faiſons défenſes à tous Greffiers de police, Commis de Chambre d'aſſurances, Notaires, Courtiers & Cenſaulx de faire ſigner des polices, où il y ait aucun blanc, à peine de tous dommages & intereſt. d. i. Wir verbieten allen Policen-Schreibern, den Commiſſariis der Aſſecuranz-Kammer, den Notarien, den Mäklern und Unterhändlern, ſolche Policen zeichnen zu laſſen, wo etwas in blanco gelaſſen iſt, bey Strafe der Erſetzung des Schadens und der Intereſſe. ſ. auch Langenbecks Anmerkungen u. ſ. w. p. 389. § 24.

u) z. B. auf dieſe Art: Lucius Titius für dreytauſend Mark Prämie in Bco empf. d. 4 Oct. 1752.

Aſſecuradeurs, welche eine Police unterſchreiben, die Gefahr der verſicherten Sache beſonders, und zu einem gewiſſen Theile, auf ſich nehmen: ſo iſt leicht zu ermeſſen, daß ſie nicht einer für den andern haften, oder in solidum verbindlich ſind; ſondern daß, bey Entſtehung eines Schadens, ein ieder nur zu ſeinem Antheile den Werth des Verlohrnen dem Aſſecurirten bezahle. Doch haben dieſe Aſſecuradeurs alle gleiches Recht; und es kömmt nicht darauf an, wer von ihnen zuerſt, oder zuletzt, unterſchrieben hat; indem der ganze Schade ſo zu vertheilen iſt, daß ieder von ihnen einen Theil davon, nach Proportion der übernommenen Gefahr, tragen muß. x) **Für iedes Schiff** aber muß **eine beſondere Police** gemacht werden: denn die Aſſecuranzen verſchiedener Schiffe, oder verſchiedener Waaren, die auf verſchiedenen Schiffen geladen ſind, laſſen ſich nicht in eine Police unter einander mengen. y) Die **Formulare** der Policen, die in den Aſſecuranz-Ordnungen vorgeſchrieben ſind, müſſen an den Orten, wo dieſe gelten, nothwendig gebraucht werden, ohne daß die Contrahenten ſich anderer bedienen dürfen. z) Der Hamburgiſchen Aſſecuranz-Ordnung ſind 7 Gattungen von Policen, nach der Verſchiedenheit der Sache, worauf die Aſſecuranz geſchiehet, beygefüget, a) und zwar in deutſcher Sprache, nachdem der Ge-

x) ſ. die Verordn. Kön. Philipps *II.* von 1570. art. 13., l'Ord. de *Louis XIV.* L. 3. tit. 6. art. 23. und 25., die Middelb. art. 25., die neueſte Rotterd. art. 59., Preuſſ. See-Recht cap. 6. art. 19., die neue Amſterd. Ordn. art. 24., die Schwed. art. 6. § 1. u. 3.

y) Die neue Amſterd. Ordn. art. 58., die Schwediſche art. 5. § 2. ſ. auch die Hamb. Aſſecuranz-Ordnung Tit. 23. art. 4.

z) ſ. die Verordn. Kön. Philipps *II.* von 1570. art. 34. und 36., die neueſte Rotterd. art. 76., die Hamb. tit. 1. art. 1. und tit. 23. art. 4., die neue Amſterd. art. 38., die Schwed. art. 4. § 1.

a) Die Aufſchriften derſelben ſind folgende: 1) auf das ſo genannte Caſco, oder Gebäude der Schiffe; 2) auf die Ladung, oder

Gebrauch der holländiſchen, deren man ſich vormals in dergleichen Inſtrumenten zu bedienen pflegte, abgeſchafft worden.

§ 426.

(*Dieſes ſind die Sätze, welche bisher bey der Ausfüllung einer Police gegolten haben. Es iſt aber a) in Bemerkung des **Namens des** Aſſecurati auch wohl vorgekommen, daß ſtatt deſſelben bloshin **Zeiger dieſes** geſetzet geweſen, welches anderer Orten nicht erlaubt iſt, †) und welches auch, wegen des zuweilen darüber entſtandenen Zwiſtes, bey uns alſo namhaft anzuordnen nicht undienlich ſeyn würde. Nächſtdem iſt b) von der Kaufmannſchaft ſehr wohl erinnert worden, daß, bey der **Benennung** des Objecti, ein Unterſchied zwiſchen **Krieges- und Friedens-Zeiten** zu machen: da nemlich bey jenen dem Aſſecurirten frey und in ſeinem Belieben es ſtehe, anzuzeigen, ob die Güther für eigene oder fremde Rechnung abgeſandt und verſichert worden; in Krieges-Zeiten aber der Name desjenigen, für weſſen Rechnung die Güther verſandt und verſichert werden, aus der Urſache ausgedruckt werden müſſe, um zu wiſſen, ob die neutralen Güther neutralen Perſonen gehören. Und endlich iſt auch c) bey der Benennung des **Orts der Ladung und Löſchung** moniret worden, daß, wenn das Schiff unterweges nach andern Orten auch Waaren eingenommen und der Aſſecurirte es weiß, ſolches zu guter Treue in der Police angemerket werden müſſe.

* oder Güther; 3) auf Bodmerey und Fracht-Gelder; 4) auf Grönländiſche und andere Fiſchereyen; 5) auf das Leben der Perſonen; 6) für Türken-Gefahr, auf die Ranzion-Gelder; 7) auf Güther, ſo auf Strömen, oder zu Lande, verfahren werden.

†) ſ. die Amſterdammiſche neue Aſſecuranz-Ordnung art. 2., die Franzöſiſche tit. 6. art. 3., die Schwediſche art. 4.

§ 427.

Von dem leztern werde ich hiernächſt, an dazu ſich ſchickendem Orte, noch ein mehrers gedenken. In Anſehung der erſteren beyden Monitorum aber iſt mir eine ſehr merkwürdige Relation in einer Sache zu Händen gekommen, worinn zwar der Aſſecuratus ſich genannt, auch das Objeſt durch eine Kiſte Leinen, und mit ihrer Nummer bemerket, hingegen das Eigenthum der Waaren unter den Worten: **für Rechnung, wen es mag angehen**, ausgedruckt hatte: und alſo in der That nur ein **Zeiger dieſes** (der Police) war, als er einen Schaden einklagte, welcher von dem Aſſecuradeur dadurch conteſtiret wurde, daß es nicht **eine Kiſte mit Leinen** geweſen, welche weggenommen worden, ſondern, daß darinn **Leinene Tücher, brodirte Manſchetten** und **Canifas** geweſen, auf welche von ihm keine Aſſecuranzen geſchehen wäre. Und dieſe Relation habe ich denn, wegen der gründlichen Auseinanderſetzung des wahren Objecti, und der eigentlichen Perſon des Aſſecurati, in dem folgenden Spho mitzutheilen keinen Umgang nehmen wollen.

§ 428.

Relatio in Sachen Hrn. Henry Broucker, Königl. Däniſchen Canzelley-Raths, Klägers, *contra* Emanuel Jeniſch, Beklagten.

1. Der Hr. Canzelley-Rath Broucker hat den 2 Aug. 1764 von Sr. Emanuel Jeniſch ſich auf eine **Kiſte Leinen**, gemerkt H. E. No. 76., geladen mit dem Hamburgiſchen Schiffer, Carſten Witte, von Hamburg nach Bilbao, **für Rechnung, wen es mag angehen**, auf 1350 mꝶ Bco verſichern laſſen. Zum Beweis der Einladung iſt das Connoſſement beygebracht, und der Werth beſagter Kiſte iſt in der ad Libellum producirten Factura auf 635 Rthlr. Louis d'Or beſtimmet.

Das

Das Schiff iſt, laut See-Proteſtes und Verklarung, den 23 Aug. im Canal von einem Engelländiſchen See-Räuber angegriffen, welcher einige Kiſten mit Gewalt erbrochen und geplündert. Im Libello wird angegeben, daß in der verſicherten Kiſte quæſt., welche dieſes Schickſal betroffen, nicht mehr als 41 Stück Keper erhalten geblieben, welche nach der Factura 198 Rthlr. in Louis d'Or gekoſtet, und auf deren Salvirung 18 Rthlr. an Unkoſten verwandt, ſo daß noch 180 Rthlr. für den Werth derſelben übrig geblieben wären, die nach dem derzeitigen Cours 382 mℰ 8 ß Bco betrügen, ſo, daß ein Schaden von 967 mℰ 8 ß Bco, nebſt den Koſten, ſo auf die Extrahirung und Ueberſetzung der Documenten und ſonſt vielfältig verwandt worden. Dieſemnach wird in Libello gebeten:

Daß Beklagter die eingeklagten 967 mℰ 8 ß Bco, cum uſuris moræ & expenſis omnimodis, tam ratione Advocaturæ, quam Procuraturæ, an Hrn. Kläger innerhalb 14 Tagen zu bezahlen ſchuldig.

2. In der hauptſächlichen Handlung bringet Beklagter an: Ao. 1764 den 12 Nov. habe Kläger dem Beklagten, vermittelſt eines angeſchloſſenen Billets, durch den Mäkler Texier ankündigen laſſen, daß die in das Schiff, die Jungfrau Maria, geführt von Carſten Witt, von Hamburg nach Bilbao verladene, und von Beklagten auf 1350 mℰ Bco verſicherte Kiſte von Engelländiſchen See-Räubern geſtohlen worden: wobey er, nach Maaßgebung der mit communicirten Factura, die Erſetzung dieſes Verluſtes mit 98 pro Centum gefordert. Weil aber Beklagter aus dieſer *Factura* erſehen, daß der Inhalt der prætenſe weggeſtohlnen Kiſte nicht auf Leinen, worauf die Aſſecuranz geſchloſſen worden, ſondern, 12 Dutzend Leinen Tücher ausgenommen, aus brodirten Manſchetten und Canefas beſtanden haben ſollte; ſo habe

er

er ſich gewegert, den Schaden, begehrtermaaſſen, zu bezahlen. Nach der Zurückkunft des Schiffers Witt von Bilbao nach Hamburg habe Beklagter ſich bey demſelben nach den Umſtänden genauer erkundiget, und dem Schiffer des Endes das Signum der quäſtionirten Kiſte aufgegeben. Nachdem dieſer ſein Taſchen-Buch nachgeſchlagen, habe er ſo fort verſetzet, daß dieſes unmöglich ſeyn könnte, ſintemal er die bemerkte Kiſte mit ſeinen eigenen Augen zu Bilbao in des dortigen Mäklers Hauſe geſehen, und erwehnter Mäkler ſowohl, als der Eigener, angegeben hätten, daß nur 12 Stück Canefas darinn fehleten. Nachher habe der Schiffer Witt dem Beklagten das Spaniſche, und mit dem Translato beygefügte, Verzeichniß des Schiff-Mäklers Therencio Mac Mahon communiciret, woraus ſich findet, daß, bey geſchehener Inventur der Ladung, aus der mit No. 76. HE bemerkten Kiſte mit Leinen, welche das Raub-Geſindel ſehr tramponiret und übel behandelt hätte, 12 Stück Canefas, und nicht mehr, welche daran gemangelt hätten, genommen; und daß dem Schiffer die Fracht, wegen der geſtohlnen 12 Stücke, nach Proportion decourtiret worden. Beklagter habe darüber bemeldten Schiffers Declaration, welche derſelbe allemal zu beeydigen bereit ſey, notarialiter aufnehmen laſſen. Dabey habe beſagter Schiffer in den ihm vorgelegten gegneriſchen, aus dem Spaniſchen überſetzten, Documenten ſeine dortige Ausſage gar nicht wieder erkennen können.

Beklagter conteſtiret demnach litem negative folgendermaaſſen:

1) negando, daß **Beklagter Broderien aſſecuriret**, und den daran erlittenen Verluſt, wenn dieſelbe auch exiſtirte, zu vergüten ſchuldig ſey.

2) Negando, daß die in der gegenſeitigen Factur ſpecificirten Waaren den Beklagten etwas angehen, und in der vorgeblich beſtohlnen Kiſte befindlich geweſen.

3)Ne-

3) Negando, daß an beſagter Kiſte mehr als 12 Stück Canefas geſtohlen geweſen.

4) Negando, daß der Aſſecuratus, zu Salvirung des Geretteten, 18 Rthlr. verunkoſten müſſen.

5) Negando in ſpecie das unſtatthafte Petitum.

Beklagter bittet demnach, in Ermangelung des, dem Gegentheil obliegenden, unmöglichen Erweiſes der diſſeitigen negatorum, und alſo des Fundamenti agendi, und in Betracht der daraus herflieſſenden *Exceptionis doli*, ihn von der angeſtellten nichtigen Klage, mit Erſetzung aller ſo frivole verurſachten Gerichts- Advocatur- und Procuratur-Koſten zu abſolviren.

3. Kläger repliciret:

1) Er habe anfangs nicht anders gewußt, als daß der Schaden total ſey.

2) a) Die Factura ſey von bekannten ehrlichen Leuten in Dresden aufgeſetzet, und verdiene daher den vollenkommenſten Glauben.

b) Leinen ſey ein generales Wort, und begreife unter ſich auch geſtickte Manſchetten und Keper, oder Cottonias. Alles dieſes würde im Deutſchen Leinen, im Franzöſiſchen Toilerie genannt, bedürfe auch, wenn eine generale Aſſecurance darauf geſchehen, keiner ſpeciellen Benennung.

3) a) Schiffer Witt habe ſeine Auſſage zu Bilbao beſchworen, könne alſo, falls er nicht ein Meineydiger ſeyn wolle, hier nichts anders auſſagen, als was er vorhin ſub fide juramenti deponiret.

b) Wenn von 12 fehlenden Stücken Canefas geredet würde, ſey ſolches von dieſer Sorte Waaren, und nicht von dem ganzen Inhalt der Kiſte zu verſtehen: indem ja nicht geleugnet würde, daß auch 12 Dutzend Leinen Tücher darinn geweſen.

4) Das

4) Das Verzeichniß des Schiff-Mäklers Therencio Mac Mahon in Bilbao ſey nicht zu attendiren, weil es ſo wenig eine umſtändliche Specification der Waaren, die in der Kiſte geweſen, enthalte, als der übergebenen Factur, die dieſes auf das genaueſte beſtimme, derogiren könne. Und in dieſen 4 numeris wären die gegenſeitigen Negata beantwortet. Die Kleinigkeit der 18 Rthlr., die an Unkoſten zu Salvirung der geraubten Kiſte angewandt, könne man leicht erweiſen. Ein ieder Vernünftiger aber könne leicht begreifen, daß ſo viel, und ein mehrers, ſo Kläger ſich auch reſerviret, darauf gegangen ſey.

Die Exceptio doli hätte per modo deducta ihre völlige Erledigung.

Bey dieſen Replicis hat Kläger 2 Anlagen angeleget. Die erſte Anlage iſt ein Atteſtatum ex Hiſpanico translatum des Franciſco de Alzage, Kaufmanns zu Bibao, an den die, für Rechnung Don Honorato Emanüel zu Madrit abgeſandte, Kiſte conſigniret, und des Schiff-Mäklers zu Bilbao, Therencio Mac Mahon.

Dieſe bezeugen, daß erſterm eine Kiſte HE. No. 76. mit Schiffer Carſten Witt zugeſandt wäre, welche Kiſte 53 Stück ordinaire Cattunen (Cottonias) in ſich enthalten. Weil aber ſolche Kiſte, indem das Schiff beraubet geweſen, ſich nicht gefunden, ſo habe man nachher bemerket, daß unter einigen Güthern eine Kiſte gelöſchet, die der Mäkler Mac Mahon auf Obrigkeitlichen Befehl zu ſich genommen, indem man nicht gewußt, wem ſie zugehöre, da ſie weder Nummer, noch Marke, gehabt. Die Kiſte ſey ohne einigen Deckel, vom inwendigen Rapper entblöſſet, und das auswendige Wachstuch zerriſſen. Hierauf ſey der Mäkler, in Gegenwart des Königl. Schreibers, zur Inventur geſchritten, und hierauf wären die 41 Stück Cottonias, die noch darinn

inn enthalten geweſen, nach ihren in der Factur beſchriebenen Nummern ſpecifice verzeichnet, ſo daß von 53 Stück Cottonias, die in der Kiſte geweſen, 12 Stück Cottonias fehlen, deren Werth man ſogleich aus der Factur nach den Nummern ſiehet. Die 12 Dutzend Leinen Taſchen-Tücher gingen auch gänzlich ab. Dieſes Atteſtatum iſt vor dem Königl. beeydigten Schreiber, Antonio d'Esnasrizaga, in Bilbao den 17 October 1764 abgeleget, und von demſelben unterſchrieben.

Die zwote Anlage enthält ein Supplicatum des Franciſco Anthonio de Alzaga, Handelsmanns in Bilbao, an den Gerichts-Hof daſelbſt, worinn die endliche Abhörung des Schiffers Carſten Witt und des Mäklers Therencio Mac Mahon gebeten wird, wegen einer Kiſte No. 76, mit der Marke HE, welche an Supplicantis Conſignation für Don Honorato Emanuel in Madrit, mit Schiffer Carſten Witt, verladen geweſen, die nach der Factur 53 Stück ordinaire Cottonias und 12 Dutzend Leinen Taſchen-Tücher enthalten ſollen, und die im September 1764 dem Mäkler Therencio Mac Mahon eingeliefert worden: in deſſen Behauſung ſich gefunden, daß dieſelbe Kiſte, indem der Capitain auf ſeiner See-Reiſe beraubet worden, aus ihrem Gepäcke von Wachstuch geriſſen, und völlig aufgebrochen, ohne einige Marke geweſen, und daß ſie nur allein 41 Stück von ſolchen Cottonias enthalten: welche Stücke Supplicanten gebracht wären, damit er das Benöthigte auf Hamburg, wegen Erſetzung des Schadens von den Aſſecuradeurs, mögte ergehen laſſen. Alſo befinde er ſich nun in der Neuigkeit, daß ihm der Aſſecuradeur den Schaden von den 12 geraubten Stücken Cattunen und 12 Dutzend Taſchen-Tücher nicht erſetzen, noch gut machen wolle; weil der Schiffer Witt bey ſeiner Wiederkunft auf Hamburg ausgeſaget

ſaget habe, daß dieſe Kiſte nicht beraubet geweſen ſey; ohne dabey zu melden, daß die Kiſte geöffnet, deren Bretter und das Wachstuch zerbrochen und zerriſſen geweſen. Weil nun der Schiffer Witt ſich mit ſeinem Schiffe wieder in Bilbao befände, als bäte Supplicant deſſen endliche Abhörung.

Dem zufolge iſt der Schiffer Witt durch einen beeydigten Dollmetſcher endlich abgehöret, welcher auſſaget: Er habe dieſe Kiſte in dem Stande, wie ſie ſich befunden, und wie der See-Räuber ſie hinterlaſſen, an der Caye von Bilbao benanntem Mäkler eingeliefert, um den Intereſſenten Rechenſchaft davon zu geben, indem dieſelbe ſo übel zugerichtet geweſen, daß man weder Marke, noch Nummer, daran entdecken können. Doch ſcheine es ihm, ſo viel er ſich von der Stelle, worinn ſie in ſeinem Schiffe gelegen, erinnere, eben die, in der Bittſchrift enthaltene, Marke und Nummer geweſen zu ſeyn. Er habe zwar zu eben der Zeit, da er dieſe Kiſte abgeliefert, geſehen, daß einige geblümte oder gedruckte Stücke Linnen darinn geweſen wären; doch könne er nicht ſagen, von welcher Gattung, noch wie viele, noch weniger, ob die 12 Dutzend Linnen Taſchen-Tücher, deren in der Bittſchrift gedacht, ſich darinn befunden hätten, oder nicht, weil er dergleichen nicht geſehen, und in ſeiner Gegenwart nichts herausgezogen. Er bezöge ſich daher auf die Factura davon, und auf die Rechnung, und das Manifeſt, welche ihm der Mäkler der Zeit, folgends ſeines Amtes, gegeben hätte, die er ſogleich bey ſeiner Wiederkunft in Hamburg ſowohl dem Kaufmann, als dem Aſſecuradeur, überliefert, welcher allein aus einem irrigen Verſtande, den er aus dem obbeſagten gefaſſet, ſich der Bezahlung des Verluſtes weigerte. Im übrigen bezöge er ſich auf ſeine 1764 vor dem Königl. Schreiber zu Bilbao gethane Declaration, und auf ſeinen Proteſt, den er in St. Sebaſtian wegen der Beraubung abgeleget hätte.

Der

Der Mäkler Mac Mahon ſagt endlich aus: Im September 1764 ſey auf der Revier von Bilbao ein Hamburger Schiff, geführet von Carſten Witt, gelöſchet, bey welcher Löſchung Declarant als Schiffs-Mäkler aßiſtiret hätte, und wären die Güther mit ihren Marken und Nummern an die Intereſſenten ausgeliefert. Er hätte aber bey dieſer Löſchung die Kiſte mit der Marke und Nummer HE. No. 76. nicht wahrgenommen, ſondern es wäre Declaranten eine Kiſte eingeliefert worden, die ſehr ſchlecht behandelt geweſen, deren Bretter zerbrochen, ihr Gepäcke von Wachstuch ganz zerriſſen, und die Kiſte geöffnet befunden worden. Dieſe Kiſte habe Declarant in ſeiner Behauſung mit aller Sorgfalt bewahret. Nachdem der Schiffer ihm wegen Beraubung in der See den zu St. Sebaſtian belegten, und vor dem Handels-Gericht zu Bilbao ratificirten See-Proteſt eingeliefert, habe er die Kiſte in Gegenwart des Königlichen beeydigten Schreibers, de Eſnarrizaga, unterſucht, und hätten ſich 41 Stücke von geblühmten und geſtreiften Cattun, nicht das geringſte aber von den 12 Dutzend Leinen Taſchen-Tüchern, deren die Bittſchrift gedenket, noch von anderer Gattung Waare mehr darinn gefunden. Dieſe 41 Stück habe der Kaufmann de Alzaga empfangen, ohne daß bey dieſer Beſichtigung und Einlieferung der Capitain Witt gegenwärtig geweſen. Worüber Declarant ſich auf das Atteſtatum, das in dieſer Sache durch gedachten Eſnarrizaga ertheilet worden, bezogen hatte.

4. Beklagter dupliciret:

1) Wie Kläger dem Beklagten Ao. 1764 den 12 Nov. den totalen Schaden ankündigen laſſen, ſey das ad Replicas liegende zu Bilbao ertheilte Atteſtatum ſchon 4 Wochen ausgefertiget geweſen, und Kläger habe ſolches usque ad Repli-

cas zurückbehalten; woraus inferiret wird, daß Kläger den Beklagten von Anfang an zu düpiren willens geweſen.

2) Die Verfaſſer der Dresdener Factur (Gebrüdere Baſſenge) kenne Beklagter nicht, lieſſe ſich alſo darauf nicht ein. Zwiſchen Leinen und Broderien ſey ein notabler Unterſcheid. Erſteres könne wegen ſeiner Schwere nicht ſo leicht geſtohlen werden, als brodirte Manſchetten, und dergleichen Kleinigkeiten. Niemand würde, bey einer nach Spanien geſchickten Kiſte mit Leinen, ſich brodirte Manſchetten gedenken.

3) Wenn der Schiffer Witt hier in Hamburg nicht angezeiget hätte, daß nur etwas weniges gemangelt in der quäſtionirten Kiſte, würde Kläger den reinen Schaden gefordert haben. Sollten die fehlenden 12 Stücke Canefas nicht von der ganzen Kiſte zu verſtehen ſeyn, ſo müßte erſt bewieſen werden, daß mehrere Sorten Waaren, und in ſpecie die Manſchetten, darinn verladen geweſen. Dieſem aber widerſprächen des Klägers eigene Atteſtata ins Angeſicht.

4) In dieſen Atteſtatis ſage der Empfänger de Alzaga toties quoties: daß ihm aus Hamburg für Don Honorato Emanuel eine Kiſte zugeſandt worden, welche 53 Stück ordinaire Cottunen, und 12 Dutzend Leinen Taſchen-Tücher nach der Factura in ſich enthalten ſollte, und woraus 12 Stücke von den Cottonias, wie auch die 12 Dutzend Leinen Taſchen-Tücher fehlen; imgleichen: daß er ſich in der Neuigkeit befinde, daß ihm der Aſſecuradeur den Schaden von den geraubten 12 Stücken Cottunen und 12 Dutzend Taſchen-Tücher nicht erſetzen noch gut machen wolle, die in der gedachten Kiſte gefehlet haben. Der Spaniſche Aſſecurirte verlange alſo ſelbſt keine Bezahlung für verlohrne brodirte Manſchetten: und nach ſeiner Factur hätten in der quäſtionirten Kiſte nichts als

53 Stück Cottonias, und 12 Dutzend Tücher ſeyn ſollen. Gefolglich ſey die Dresdener Factur ſchlechterdings falſch, und ſey es, nach des Klägers eigenen Documenten, unwahr, daß brodirte Manſchetten in der Kiſte geweſen.

Was endlich die prätendirten Unkoſten von 18 Rthlr. anlanget, ſo müſſe ieder, der etwas fordere, erweiſen. Nun könne Kläger ſolches nach ſeinen eigenen Replicis nicht erweiſen, falle alſo die Forderung weg.

Votum.

5. Es bedarf nicht, daß man ſich bey der Einwendung, daß die Verſicherung auf Leinen geſchehen, und auſſer den 12 Dutzend Leinen Tücher ſonſt kein Leinen in der Kiſte geweſen, lange aufhalte. Die 53 Stücke geſtreifte und geblühmte Canefas, wie ſie in der Dresdener Factur ad Libellum genennet worden, ſind unſtreitig Leinen geweſen. Die in derſelben Factur bemerkten Nummern kommen accurat mit den in dem Spaniſchen Atteſtato angegebenen Nummern überein. In dieſem, wie auch in dem fernern Documento, nennet der Ueberſetzer, Dr. und Notarius Sprögel, dieſelbe Cattunen, auch wohl ordinaire Cattunen; er ſetzet aber immer das Spaniſche Wort Cottonias hinzu, welches vielleicht auch Canefas bedeuten mag: und brodirte Manſchetten werden unter Leinen-Geräthe mit gerechnet. Zufolge unſerer Aſſecuranz-Ordnung dürfen auch nur die verderblichen Waaren eigentlich benannt, andere Güther können mit einem generalen Namen in der Police angedeutet werden.

Daß das Schiff quæſt. in dem Canal von einem See-Räuber geplündert, theils ganze Kiſten weggenommen, andere von demſelben erbrochen und beraubet worden, iſt aus dem ad Libellum liegenden See-Proteſt des Schiffers, und deſſelben, wie auch 2 Paſſagiers, des Steuermanns und übrigen

Schiff-Volks beeydigten Verklarung in genugſame Gewißheit geſetzet.

Es frägt ſich nur: 1) **wer der eigentliche** Aſſecuratus ſey; und 2) **was derſelbe für Intereſſe an den beraubten Waaren gehabt**; oder, um mich deutlicher auszudrucken, was für Waaren eigentlich bey dieſer Plünderung geraubet, und alſo von dem Aſſecuradeur zu erſetzen ſind.

1) In der Police wird angezeiget, daß die, laut Connoſſements, eingeladene Kiſte HE Num. 76. auf Klägers Brouckers Namen lautet **für Rechnung, wen es mag angehen.** Die Dresdener Factura ſagt: die Kiſte ſey abgeſandt an Herrn Heinrich Broucker in Hamburg, auf Ordre und für Rechnung Herrn Honoré Emanuel in Madrit: und in den Spaniſchen Documenten ad Replicas giebt der Kaufmann de Alzaga in Bilbao ſich als Conſignatarius der Waare für Don Emanuel Honorato in Madrit für Eigenthümer und Aſſecuratum an; und beſchweret ſich, wie ſeine eigentliche Worte lauten: Er befinde ſich in der Neuigkeit, daß ihm der Aſſecuradeur den Schaden von den 12 geraubten Stücken Cottunen, und 12 Dutzend Taſchen-Tücher nicht erſetzen noch gut machen wolle, die in der gedachten Kiſte gefehlet haben. Es iſt alſo aus den, von Kläger ſelbſt beygebrachten, Documentis genugſam ausgemacht, daß Don Honorato Emanuel in Madrit, oder deſſen Conſignatarius, Don Alzaga in Bilbao, der wahre und wirkliche Aſſecuratus ſey.

2) Was den durch die Plünderung des Seeräubers erlittenen Verluſt betrifft, ſo zeiget das ad Libellum anliegende Connoſſement, welches der Schiffer mit den gewöhnlichen Worten: den Inhout my onbekent, unterzeichnet hat, weiter nicht, als daß eine Kiſte mit Leinewand, HE Num. 76., mit beſagtem Schiffer verladen ſey. Die Dresdener Factura

enthält

enthält brodirte Manſchetten, und ein Paar dito Frauens Hals-Tücher, von Num. 1. bis 36, ferner 53 Stück theils geſtreiften, theils geblühmten Canefas, von Num. 8.9.11.12.13.15.16., theils 12 Dutzend leinen Taſchen-Tücher mit rohten Rändern, reſpective von Num. 7716. und 784, alles mit beygefügten Preiſen für iede Sorte. Die 53 Stück Canefas, oder, wie die Spaniſchen Documenta lauten, Cottonias, hat der de Alzaga, nebſt den 12 Dutzend leinen Taſchen-Tüchern, in ſeiner Factur gehabt, und alſo erwartet; und es fehlen ihm von erſterer Sorte 12 Stücke, und die letztere ganz, welchen Abgang der Mäkler Mac Mahon, der die Kiſte, in Gegenwart eines beeydigten Königl. Schreibers, unterſucht und inventiret, eydlich bezeuget. Von den brodirten Sachen aber hat nichts in der an de Alzaga geſchickten Factur geſtanden. Dieſer hat alſo dergleichen nicht erwartet, und verlanget auch ſelbſt desfalls keine Schadens-Erſetzung.

Es hat alſo entweder der Dresdener Abſender Sachen in die Factur geſetzet, die er nicht in die Kiſte mit eingepackt, oder es müßte Kläger, an welchen ſie von Dresden aus abgeſchicket iſt, die Broderien anderwerts employret, und, mit Herauslaſſung derſelben, die Kiſte umgepacket, und eine andere Factur, als die er bekommen, nach Bilbao geſandt haben: immaaſſen man ex actis nicht ſiehet, ob die Factur, welche de Alzaga erhalten, von dem Dresdener Abſender, oder von Kläger, ausgeſtellet ſey. Ein anderer Fall iſt nicht wohl abzuſehen, es möchte denn ſeyn, daß Broderien in Spanien contreband, und auf deren Einführung etwa eine hohe Strafe geſetzet wäre, daß daher de Alzaga dieſe Waare lieber verſchmerzen, als ſich bey Bekanntmachung der vorgehabten Contrabande vor der Obrigkeit in Bilbao der Strafe exponiren wollen. Allein, da Kläger dergleichen ſelbſt nicht einmal angeführet, als er doch vor hieſigen Gerichten ſicher hätte thun

können, und, wenn es ſich ſo verhielte, anzuführen nicht würde verſäumet haben: ſo läſſet dergleichen Umſtand ſich nicht extra Acta präſupponiren, gefolglich fällt derſelbe weg; und da, nach den von Kläger ſelbſt beygebrachten Documentis, der Aſſecuratus in Spanien keine Broderien in ſeiner Factur gefunden, und alſo dergleichen weder erwartet, noch deren Erſetzung gefordert: ſo iſt der Aſſecuradeur, den angeblichen Verluſt an ſolchen Broderien zu erſetzen, nicht ſchuldig.

Die fehlenden 12 Stück Caneſas aber ſind in der Dresdener Factur nach ihren Preiſen, und aus dem Spaniſchen Atteſtato nach ihren Nummern, welche mit den Nummern der Dresdener Factur genau übereinſtimmen, genugſam zu erſehen: und, da der Werth der 12 Dutzend Leinen Taſchen-Tücher aus der Dresdener Factura ebenfalls accurat zu erſehen, ſo läſſet der Schaden aus dieſer Factur und dem Documente ſich leicht ausfinden, und beträgt 127 Rthlr. 4 gGr. in Louis d'Or, à 5 Rthlr., welche Beklagter, als Aſſecuradeur, zu erſetzen ſchuldig.

In Anſehung der 12 Dutzend Leinen Tücher könnte zwar eingewendet werden, daß, da die Broderien in der Kiſte nicht eingepackt geweſen, auch dieſe Tücher vielleicht ebenfalls nicht mit eingepacket ſeyn möchten. Da aber die Broderien in der von Alzaga in Händen habenden Factur gänzlich fehlen, die Tücher hingegen in derſelben eingeführet ſind, ſo iſt, nach der Factur, alle rechtliche Præſumtion da, daß die Tücher mit eingepackt, bey der Beraubung aber, nebſt den 12 Stücken Caneſas, von abhänden gekommen. Denn was der Räuber eigentlich geraubet, hat der Schiffer ſo wenig, als ſeine Leute geſehen, als welche von den Räubern eingeſperret, und mit Piſtolen bewacht ſind.

Die 18 Rthlr., ſo Kläger an Koſten fordert, ſind weder ſpecificiret, noch bewieſen. Ohne Zweifel iſt es das Geld, ſo bey den Proteſten und Abhörungen in Bilbao und St. Sebaſtian

ſtian angewandt worden. Da aber 42 Stücke Canefas dem Aſſecurato in Salvo geblieben, und dieſe Koſten über dieſelbe und die fehlenden Güther repartiret werden müßten: ſo lohnet es ſich der Mühe nicht, über dieſe Kleinigkeit, die dazu unbewieſen iſt, die Sache an den Diſpacheur zu verweiſen, da wegen des Schadens ſelbſt, vorangeführtermaaſſen, zu deſſen Beſtimmung keine Diſpache nöthig iſt.

Bey dem Capital, darinn ein Aſſecuradeur condemniret wird, werden die Zinſen à tempore litis motæ allezeit mit benannt. Die auf dieſen Proceß verwandten Koſten aber ſind, da Kläger weit mehr gebeten, als ihm zukömmt, der Beklagte aber nicht gänzlich los geſprochen werden kann, ſondern in etwas condemniret wird, billig zu compenſiren.

Referens wollte alſo Acta für beſchloſſen annehmen, und darauf erkennen:

Daß Beklagter, wegen der von dem See-Räuber geraubten 12 Stücke Canefas, oder Cottonias, und 12 Dutzend Leinen Taſchen-Tücher, zufolge gegen Einanderhaltung der Factura und des Atteſtati, in 127 Rthlr. 4 gGr. in Louis d'Or zu 5 Rthlr., um ſolche, cum uſuris à tempore litis motæ, an Kläger in 14 Tagen zu bezahlen, zu condemniren; hingegen derſelbe den Werth der angebendlich fehlenden Broderien, geſtalten Sachen nach, zu erſetzen nicht ſchuldig: übrigens werden die verwandten Koſten, aus bewegenden Urſachen, gegen einander compenſiret.

Und nach dieſem Voto iſt denn auch am 29 Aug. 1767 von den Herren und Bürgern der Löbl. Admiralität die Sentenz abgegeben worden, mit welcher beyde Partheyen ſich friedlich bezeuget haben.

Ich muß aber, nachdem ich dieſen caſum wegen der Benennung der Waaren in der Police erörtert, bey den Formularien und dem übrigen Einhalte derſelben noch ein paar Anmerkun-

merkungen im voraus machen, die hiernächſt bey dem 3ten Capittel von den Entſcheidungen ieder beſondern Verſicherung noch ferner werden erläutert werden.*)

§ 429.
Anmerkung über die Benennung der Waaren in der Police.

(*Die erſte iſt dieſe: Zu den Güthern, worauf überhaupt und insgemein gezeichnet werden kann, werden bey uns auch Gold und Silber, gemünzt und ungemünzt, ſamt Pretioſis, gerechnet; [1]) desgleichen kann auch auf verhoffenden, oder ſo genannten imaginairen Gewinn, Proviſion, Feuer- Waſſers- und Kriegs-Gefahr, auch Auf- und Abſchlag der Waaren eine Verſicherung geſchehen, welche aber nach dem verbotenen Actien- und Prämien-Handel (ſ. § 19. und 422.) wohl ceßiret: und auch ſonſt in allen andern Fällen hat zwar die Verſicherung gleichfalls Statt; iedoch, daß, wer Häuſer, Packräume, Keller, und ſonſt andere Sachen, wobey Gefahr zu beſorgen, will verſichern laſſen, nicht die gemeine Police dazu nehmen, ſondern beſondere Contracte errichten muß. [2]) Und hierüber hat die vorerwehnte Aſſecuranz-Compagnie in ihren Artikeln im 2ten Theile eine genaue Beſtimmung gegeben, die in allen vorietzo erwehnten Objectis von der Verordnung anderer Geſetze abweichet, [3]) welche deswegen hier zu beſchreiben unnöthig iſt.*)

§ 430.
Anmerkung über die Taxirung des Schiffes und der Güther in der Police.

(*Die zwote Anmerkung iſt dieſe: Bey uns ſtehet dem Aſſecurirten frey, ob er das Caſco, oder die Güther in der Police taxiren, oder nicht taxiren wolle. [4]) Dieſe

[1]) ſ. Hamb. Aſſecuranz-Ordnung tit. 4. a. 9.
[2]) ſ. dieſelbe tit. 3. art. 2.
[3]) z. E. was Gold und Silber anbetrifft in der neueſten Amſt. a. 10.
[4]) ſ. Hamb. Aſſecuranz-Ordnung tit. 1. a. 5.

Dieſe allgemeine Freyheit hat aber im Verfolg der Zeit allerhand Irrungen veranlaſſet, und iſt alſo zur Ermäßigung, bey vorhabender neuen Ordnung, gekommen.

In Anſehung der Aſſecurance auf das *Caſco* iſt demnach a Deputatis Commercii aus der Urſache, daß heutiges Tages auch Schiffe von Führen Holz gebauet, und verſichert werden, das folgende Monitum, zu Behuf und in Form eines neuen Artikels, aus der Amſterdammiſchen neueſten Ordnung †) hergegeben:

Wer gleichwohl ein Caſco, oder Corpus eines Schiffes, welches von Führen Holz gebauet iſt, verſichern laſſen will, ſoll ſolches mit klaren und ausdrücklichen Worten in der Police beſchreiben und taxiren, mit deutlicher Anzeige, daß ſolches Schiff von Führen Holze iſt, bey Strafe, daß, in Ermangelung deſſen, die Aſſecuradeurs nicht mehr als die Hälfte des etwan erlittenen Schadens und der Havarey an dem Schiffe zu reſtituiren pflichtig.

Dahingegen den Einladern der Güther in Schiffen von Führen Holz deſſen unterlaſſene Anzeige zu keinem Präjuditz gereichen kann.*)

§ 431.

(* Ich finde dieſe Erinnerung wohlbedächtlich gefaßt zu ſeyn, da die Gefahr, beſonders von Feuer, bey einem Schiffe von Führen Holz leichter, als bey einem andern, ſich zutragen kann, und weil es wohl unbillig iſt, daß, bey unterlaſſener deſſen Anzeige, der aus einem Irrthum hintergangene Aſſecuradeur den ganzen Schaden tragen ſolle.

Es iſt aber auch bey den Güthern, in Anſehung der Taxir- und Vergeltung, derjenige Unterſchied wohl zu machen,

†) ſ. art. 8.

chen, welcher in dem not. s. § 425. ſchon angeführten Artikel der Amſterdammer Aſſecuranz-Ordnung gleich bedächtlich beſtimmet iſt, da nemlich keine Taxirung von Güthern und Effecten in der Police Statt findet, wovon der wirkliche Einkauf oder Werth beygebracht werden kann. Denn der Aſſecuradeur würde gefährdet werden, wenn er mehr bezahlen ſollte, als ſich das Intereſſe des Aſſecurati erſtrecket, welches durch die Factur erhärtet werden kann. Wohingegen es billig iſt, daß ein Aſſecuratus die Wahl zur Taxirung bey denjenigen **Güthern habe**, und darinn alle Unkoſten bis an Bord, benebſt der Prämie, wenn es alſo verabredet wird, mit begriffen werden, **wobey kein reeller Einkauf geſchehen**, z. E. die aus eigenen Landes-Producten, oder Fabriken beſtehen, oder die, bey ſich eräugendem Mangel, oder andern Umſtänden, unter oder über den couranten Preis erkaufet und angenommen worden; imgleichen alle übrige, bey welchen keine behörige Factur zur Darthuung des wahren Werthes, und des eigentlichen Intereſſe, produciret werden können. *)

§ 432.

(* Und dieſes iſt nicht nur von der Sachen kundigen Männern bereits zur Erwegung gebracht worden, um bey einem reinen Schaden (denn bey der Havarie iſt es ein anders) allen Zwiſt zu verhüten; ſondern man hat auch, zu Abkürzung deſſelben, zu ermäßigen gegeben, ob nicht auf den Fall, da keine Taxation geſchehen, **den Werth** ſolcher verſicherten Güther, ſo wie ſie der Aſſecuradeur nach beſtem Wiſſen und Gewiſſen ſchätzet, auf Verlangen der Aſſecuradeurs, **eydlich erhärten zu laſſen**, der kürzeſte Weg ſey; ſo wie auch ſolches geſchehen könnte und müßte, wenn in dem Falle eines reellen Einkaufs, oder der geſchehenen Taxirung, ſich einiger Zweifel erheben mögte. Und ich entkenne nicht, daß ich

dieſe

dieſe Beſtimmungen der Natur eines Aſſecuranz-Geſchäfftes ſehr gemäß hälte. Ich will aber mit meinem Urtheil nicht vorgreifen, weil es zu der Peritorum Ermäßigung ſtehet, ob derjenige Mittel-Weg darinn errichtet werde, welcher zwiſchen der Veſtſetzung der guten Sache eines Aſſecurirten und ſeines Aſſecuradeurs, deſſen ich vorhin § 417. am Schluſſe gedacht, zu erwählen iſt.*)

§ 433.

IX) Von dem Anfange und Ende der Gefahr der Aſſecuradeurs.

Gemeiniglich übernehmen zwar die Aſſecuradeurs die Gefahr der ganzen Reiſe, ohne daß ſie eine gewiſſe Zeit vorſchreiben, wie lange ſie dauren ſoll; bisweilen aber wird die Uebertragung der Gefahr nur auf gewiſſe Monate eingeſchränket, (*wobey 30 Tage für einen Monat gerechnet werden†)*) nach deren Verflieſſung die Aſſecuradeurs von ihrer Verpflichtung befreyet werden, wenn auch gleich das Schiff ſeine Reiſe noch nicht vollendet hat.[b]) Die aber keine ſolche Einſchränkung contrahiren, müſſen, in Anſehung des verſicherten Caſco, für die Gefahr von der Zeit an ſtehen, da das Schiff ſeine Ladung oder Ballaſt einzunehmen angefangen hat, bis auf die Zeit, da daſſelbe, nach vollendeter Reiſe, gänzlich gelöſchet worden.[c]) Wird von einigen das Caſco eines Schiffes auf der Hinreiſe, von andern auf der Herreiſe verſichert, ſo fänget die Gefahr der letztern an, ſo bald das Schiff zu ſeiner

†) Hamb. Aſſecuranz-Ordnung tit. 5. art. 14.

b) Hamb. Aſſecuranz-Ordnung tit. 5. art. 15., die Schwediſche art. 6. § 15.

c) Preuſſ. See-Recht cap. 6. art. 18., die neueſte Amſterd. Ordn. art. 5., die Hamburgiſche tit. 5. art. 12. Die Löſchung aber muß zur rechten Zeit geſchehen, und ohne Urſache nicht aufgeſchoben werden. (*Hievon wird unten noch ferner geredet.*)

ner Rückladung Güther einzunehmen begonnen, ohngeachtet die Waaren, womit es angekommen, noch nicht völlig gelöſchet worden.[d]) Die Gefahr der verſicherten Güther, welche der Aſſecuradeur übernimmt, fängt ſofort von der Zeit an, da das Guth vom Lande ſcheidet, und dauret ſo lange, bis es an ſeinen beſtimmten Löſchungs-Platz unbeſchädigt wieder ans Land gebracht worden.[e]) Wenn in der Police zweene Oerter benannt worden, wohin die Reiſe beſtimmt iſt, ſo iſt darauf zu ſehen, ob die Namen dieſer beyden Oerter durch die Particul: **oder**, von einander abgeſondert ſind, z. E. nach Cadix **oder** Mallaga, oder ob ſie durch die Particul: **und**, verbunden ſind, z. E. nach Cadix **und** Mallaga: in dem erſten Fall höret die Gefahr des Aſſecuradeurs auf, ſo bald das Schiff an einen von dieſen beyden Oertern ankommt, und ſeine Ladung bricht, ob ſolche gleich nicht völlig gelöſchet iſt; in dem andern Falle bleiben die Aſſecuradeurs, wenn das Schiff an dem einen Orte nicht ganz gelöſchet worden, für die Gefahr ſo lange verbunden, bis das Schiff an den andern Ort gleichfalls angekommen, und die übrigen Waaren völlig in Sicherheit daſelbſt ans Land gebracht worden.[f])

§ 434.

(* Solchergeſtalt iſt die Sache in unſerer Aſſecuranz-Ordnung beſchrieben, und von der Löſchungs-Zeit werde ich unten noch weiter reden. Nur bemerke ich hier im voraus, einmal, daß Dep. Commercii bey dem 12ten Artikel ſehr wohl nach

d) Hamb. Aſſecuranz-Ordnung tit. 5. art. 14., die Schwediſche art. 6. § 5.

e) ſ. Hamb. Aſſecuranz-Ordnung tit. 5. art. 11., die Verordnung Kön. Philipps *II.* von 1570. art. 12., l'Ord. de *Louis XIV.* L. 3. tit. 6. art. 5., die Middelb. art. 11., die Rotterd. art. 46. ſqq. Preuſſ. See-Recht cap. 6. art. 18., die neue Amſterd. Ordn. art. 5.

f) Hamburgiſche Aſſecuranz-Ordnung tit. 5. art. 10., die Schwediſche art. 4. § 7.

nach der praxi monirt, daß dem Schluſſe deſſelben die Worte hinzuzufügen: und noch drey Tage nach völliger Entladung; auch daß, um die Sache noch deutlicher zu machen, und Ladung und Ballaſt genauer aus einander zu ſetzen, man dieſen Artikel, wie folget, in der neuen Ordnung zu faſſen, auf die Gedanken gekommen:

1) Der Riſico oder die Gefahr bey einer Verſicherung, die auf das Caſco des Schiffs geſchiehet, beginnet, wenn das Schiff alleinig Güther, und keinen Ballaſt geladen, von der Zeit an, da das Schiff ſolche Güther einzunehmen angefangen, und währet, bis ſolche Güther an dem Orte, wohin das Schiff, vermöge der Police, gehen ſollen, nach Verordnung des vorigen Artikels, gänzlich gelöſchet worden.

2) Hat das Schiff Güther und Ballaſt zugleich geladen, ſo beginnet der Riſico von der Zeit an, da mit dieſem oder jenem der Anfang gemacht, und dauret bis zur bloſſen Auslöſchung der Waaren, und noch 3 Tage darüber.

3) Hat aber das Schiff nichts, als Ballaſt, geladen, ſo beginnet der Riſico von der Zeit an, da der Ballaſt einzunehmen angefangen, und endigt ſich 3 Tage nach der Ankunft des Schiffes an den beſtimmten Ort.

Ferner muß ich anführen, daß der Anfang der Gefahr in der Amſterdammer Ordnung art. 5. van den tydt af, dat de verſekerde Waaren gebragt zullen zyn op de Kaay of Wall, om van daar geladen te werden *in Schuyten*, Barquen of Lichters, om gebragt te werden aan Bord der Schepen, beſchrieben werde; und alſo auch das **vom Lande ſcheiden** in dem Preußiſchen See-Rechte c. l., ſo wie in dem Schwediſchen art. 5. erkläret werde. Und daher iſt

zu der neuen hieſigen Aſſecuranz-Ordnung der Zuſatz in Vorſchlag gekommen:

Und verſteht ſich das vom Lande ſcheiden von der würklich geſchehenen Ueberlieferung des Guths in die Ever und Fahrzeuge, womit es an die Schiffe gebracht werden ſoll. Wann daher z. E. einige Güther ſchon in dem Ever ſind, ſelbigen aber bey der Hineinbringung der übrigen, durch das Abwinden, oder ſonſten, zugleich einiger Schade mit zugefüget wird, ſo trägt ſolchen der Aſſecuradeur bey erſteren, bey letzteren aber nicht.

Endlich aber kann ich unangezeiget nicht laſſen, daß zu dem 14ten Artikel hieſiger Aſſecuranz-Ordnung, wo der Fall, da die Gefahr zertheilt übernommen worden, beſchrieben iſt, vom Commercio nachſtehende gegründete Erinnerungen, welche die Sache deutlich machen, hinzugekommen ſind:

Würde von einigen Aſſecuradeurs auf Schiff oder Guth der eine Theil der Reiſe, von anderen aber der andere Theil der Reiſe verſichert, z. E. von St. Petersburg bis im Sund, und wieder vom Sunde bis Hamburg; ſo läuft die Gefahr der erſtern ſo lange, bis das Schiff im Sunde angelanget, und daſelbſt ſeine Anker fallen laſſen; der letztern Gefahr aber beginnet von derſelben Zeit und Stunde, da das Schiff alſo vor Anker zu liegen gekommen.

Es verſteht ſich denn aber im Gegentheil auch von ſelbſt, daß, wenn ein Aſſecuradeur auf das Caſco zur Hin- und Herreiſe gezeichnet, der Riſico nicht ehender, als nach Zurücklegung der letzteren, geendiget, und ihm der Verſchub der Löſchung nicht zu ſtatten komme, welches gleichfalls, mehrerer Deutlichkeit halber, als eine Regel den gedachten Ausnahmen vorzuſetzen wäre.

§ 435.

§ 435.
X) Von der Reaſſecuranz.

Es iſt noch zu melden übrig, daß der Aſſecuradeur durch iemanden anders den Riſico, den er übernommen, ſich wieder verſichern laſſen könne, welche Convention man Reaſſecuranz zu nennen pflegt.[g]) In der Police muß aber deutlich ausgedrücket werden, daß die Verſicherung auf Reaſſecuranz geſchehe.[h]) Im übrigen iſt hiebey eben das zu beobachten, was bey der Aſſecuranz gilt. Doch ſtellet der Reaſſecurirte eine gedoppelte Perſon vor, theils die Perſon des Aſſecurirten, in Anſehung des Reaſſecuradeurs, theils die Perſon des Aſſecuradeurs, in Anſehung des erſtern Aſſecurirten, dem er nach, wie vor, verbunden bleibet. Denn dieſer hat mit dem Reaſſecuradeur nichts zu thun, als welcher nur blos den erſten Aſſecuradeur, bey Entſtehung eines Schadens, ſchadlos hält. Dieſe Reaſſecuranz muß aber von der wiederholten Aſſecuranz unterſchieden werden, welche alsdann geſchiehet, wenn der Aſſecurirte ſeinen inſolvent gewordenen Aſſecuradeur noch währender Dauer der Gefahr von ſeiner Verpflichtung befreyet, und ſich durch einen andern Vermögenden aufs neue verſichern läſſet.[i]) § 436.

g) ſ. l'Ord. de *Louis XIV*. L. 3. tit. 6. art. 20. und 21., Preuſſ. See-Recht cap. 6. art. 17., Hamb. Aſſecuranz-Ordnung tit. 18. art. 2., die Schwediſche art. 10. § 1.

h) Hamburgiſche Aſſecuranz-Ordnung tit. 18. art. 1., die Schwediſche art. 10. § 1.

i) ſ. Hamb. Aſſecuranz-Ordnung tit. 18. art. 2., die neue Amſterdammer art. 25., die Schwediſche art. 10. § 2. Nach der Hamb. Aſſecuranz-Ordnung kann auf dieſen Fall der Aſſecurirte die Prämie zurückfordern. Die Amſterdammer Verordnung von 1626 verordnet, daß ſie dem Aſſecuradeur gelaſſen werden müſſe. ſ. Groot Placat-Boeck Vol. 1. pag. 847. Die neueſte Amſterdammer Verordnung entſcheidet dieſe Frage nicht. Nach der Schwediſchen im angeführten § kann der Aſſecurirte die Prämie nicht zurückfordern, es ſey denn, daß er beweiſen könne, daß der Aſſecuradeur ſchon damals, wie er gezeichnet hat, inſolvent geweſen.

§ 436.

XI) Die Aſſecuranz wird wegen der Verletzung (Läſion) über die Hälfte nicht aufgehoben.

Nachdem alſo dasjenige, was zur Schlieſſung der Aſſecuranz gehöret, abgehandelt worden, ſo ſcheinet es nun auch nöthig, ferner zu bemerken, auf welche Weiſe dieſer Contract unkräftig werde, und ſeine Gültigkeit verliere. Es iſt aber nicht erforderlich, von dem Betruge, dem Irrthum und andern Dingen, die eine iede Convention natürlicherweiſe behindern, aniezo etwas zu erwehnen; denn ein ieder wird leicht einſehen, daß ſolche Dinge überhaupt auch dem Aſſecuranz-Contract im Wege ſtehen; das beſondere aber, was davon zu bemerken iſt, will ich bis an einen bequemeren Ort verſparen. Allein darüber, ob wegen **der Läſion über die Hälfte** die Aſſecuranz aufgehoben werden müſſe, ſind die Rechts-Lehrer ſehr uneinig;[k]) daher es denn nicht undienlich ſeyn wird, dieſe Frage hier kürzlich zu erörtern. Ich will mich iezo nicht bemühen, darzuthun, daß das bekannte Rechts-

k) Unter diejenigen, welche dieſe Frage bejahen, gehören *Benev. Straccha* in dem Tractat: de Sponſion. Part. 4. verſ. Quæro igitur, facta eſt ſponſio &c. und in dem Tractat: de aſſecurationib. in der Einleit. n. 48., wo er aber doch ſelbſt bekennet, daß dieſes ſich ſelten, oder gar nicht zutrage. Ferner *Sigism. Scaccia* de Commerciis § 1. Quæſt. 7. Part. 2. ampl. 10. n. 5. *Rutg. Ruland* de Commiſſar. & Commiſſionib. Cam. Imp. P. 3. l. 3. cap. 15. n. 2. *Joſ. Laur. Maria de Caſaregis* in Diſcurſ. Legal. de Commercio T. 1. diſc. 1. n. 6. *Jo. Nic. Hertius* Parœm. Jur. Germ. L. 1. par. 43. § 27. in opuſc. T. 3. p. 473. *Henr. de Cocceji* de aſſecur. § 63. in Exercit. Curioſ. Vol. 1. pag. 1358. *Jo. Ad. Cronius* Tr. de Jur. Aſſecurat. cap. 9. § 6. p. 259. Das Gegentheil hingegen behaupten: *Petr. Santerna* in dem Tract. de Aſſecur. & Sponſ. Mercat. P. 5. n. 2., der aber doch n. 6. die entgegengeſetzte Meynung zuzugeben ſcheinet. *Franc. Stypmannus* in Jur. Maritim. P. 4. cap. 7. n. 716. ſqq. *Nic. Chriſtoph. de Lyncker* in diſſert. de Bodemeria th. 43.

Rechts-Mittel, welches in dem l. 2. C. de reſcind. vend. dem Verkäufer gegeben, und nachgehends durch die Auslegung der Rechts-Lehrer auch auf andere Geſchäffte erſtrecket worden, mit dem Rechte der Natur nicht überein komme, [l]) und auch in den Gerichten überall keinen Nutzen habe; [m]) das aber läßt ſich ſicher behaupten, daß wenigſtens der Aſſecuranz-Contract dadurch im mindeſten nicht aufgehoben werden könne. Selbſt die Vertheidiger des oben erwehnten Rechts-Mittels müſſen geſtehen, daß daſſelbe alsdann keine Statt habe, wenn ſich bey dem Contract ein Hazard befindet; daher ich nicht begreifen kann, wie ſie behaupten können, daß bey der Aſſecuranz, die doch, ihrem eigenen Geſtändniſſe nach, einen Hazard in ſich enthält, dennoch die Verletzung über die Hälfte erſetzet werden müſſe. [n]) Auch das kann ich nicht einſehen, wie ſolche Verletzung bey dieſem Contract überhaupt einmal eintreten, oder wie ſie bewieſen werden könne. Einige behaupten, der Aſſecuradeur könne aus dieſem l. 2. Cod. eine Klage alsdann anſtellen, wann er in

l) ſ. *Grot.* de J. B. & P. L. 2. cap. 12. § 26. *Pufend.* de Jur. Nat. & Gent. L. 5. cap. 3. § 9. und ebendaſ. *Hert. Thomaſ.* in diſſ. de Aequit. cerebrin. l. 2. C. de reſc. vend. cap. 2., (*weſſen gegründete Sätze ich auf die Hamburgiſchen Kauf-Contracte überhaupt, und beſonders auf den Groß-Handel, wozu wohl vornehmlich der Aſſecuranz-Contract mit gehöret, weil ſelbiger ohne ſolchen nicht wohl geführet werden kann, bey den Rechten der Sachen § 429. u. f. angewendet habe.*)

m) ſ. *Thomaſ.* in der angeführten diſſ. cap. 3.

n) Daher nimmt es mich wunder, daß die größten und gelehrteſten Männer in dieſer Sache ungewiß geweſen, wie z. E. *Hert.* in dem angeführten Orte § 27, wenn man den § 1. 2. und 8. ſeiner parœm. damit vergleichet, und *Henr. Cocceji*, wenn man den § 63. der angeführten diſſ. mit dem § 7. und 29. ſeiner diſſ. de Aſſec. und mit th. 9. diſſ. de Remed. l. 2. Cod. de reſc. vend. in Exercit. Curioſ. Vol. 1. pag. 404. vergleichet.

in Anſehung der Prämie über die Hälfte verletzet worden, wenn er nur nicht gewußt habe, daß eine höhere Prämie zu erlangen geweſen. Allein, ſo lange noch die Gefahr dauret, ſo lange kann man noch nicht ſagen, daß derjenige verletzt worden, welcher nicht weiß, ob ihm die geſchloſſene Convention nachtheilig, oder vortheilhaft ſeyn werde; iſt aber die Gefahr vorüber, ſo iſt entweder alsdann, wenn man ſchon den Ausgang weiß, die verſicherte Sache wohlbehalten geblieben, oder ſie iſt untergegangen, oder ſchadhaft geworden: in dem erſten Falle bezahlt der Aſſecuradeur nichts, ſondern gewinnet die empfangene Prämie; wie kann ſich denn der über eine Verletzung beklagen, welcher einen reinen Gewinn erhält? iſt aber die verſicherte Sache entweder untergegangen, oder ſchadhaft geworden, ſo leidet zwar der Aſſecuradeur einen Schaden, aber er kann doch eben ſo wenig zu dem remedio reſciſſionis ſeine Zuflucht nehmen, noch verlangen, daß der Contract aufgehoben werden ſolle. Denn gemeiniglich iſt bey Entſtehung eines Schadens dem Aſſecuradeur nichts daran gelegen, ob er eine groſſe, oder geringe, Prämie bekommen hat, da die gegebene Prämie mit zu dem Schaden gerechnet wird; o) wenn aber auch dieſes nicht wäre, ſo wird dennoch der Aſſecuradeur niemals erweiſen können, daß er über die Hälfte lädiret worden ſey. Denn es fehlt hier ganz und gar an dem allgemeinen und beſtimmten Werthe, welcher bey der Läſion die Richtſchnur in Anſehung der Berechnung des Schadens ausmachen muß; indem, wie oben gezeiget worden, die Gröſſe der Prämie nach der Verſchiedenheit der Gefahr verſchieden iſt; und daher allein der Beurtheilung und dem Gutbefinden der Contrahenten überlaſſen werden muß. Ueberdies könnte auch hier dem Beklagten diejenige Wahl nicht gelaſſen werden, welche die Erfinder dieſes Rechts-

Mittels

o) ſ. oben § 424. am Ende.

Mittels dem lädirenden Theile zuſtehen. p) Denn, wann die verſicherte Sache bereits untergegangen iſt, ſo ſtehet dem Aſſecurirten die Wahl nicht mehr frey, ob er den durch die Läſion verurſachten Schaden wieder erſetzen, oder die auf den andern übertragene Gefahr, mit Aufhebung des Contracts, wieder ſelbſt übernehmen wolle. Dies iſt nicht möglich, weil man den Ausgang ſchon weiß. Andere glauben, daß das Rechts-Mittel des l. 2. C. alsdann Statt habe, wenn die verſicherte Sache zur Zeit der Vollziehung des Contracts nicht taxiret worden iſt, und es ſich nachher finden ſollte, daß die Ladung noch mehr, als einmal ſo viel, werth ſey, als ſie der Aſſecuradeur taxirt haben würde. Allein dieſe Meynung iſt noch weit ungereimter. Denn hätten diejenigen, welche ſolcher zugethan ſind, die eigentliche Beſchaffenheit des Aſſecuranz-Contractes nur mit einiger Aufmerkſamkeit unterſuchet, ſo hätten ſie den Ungrund dieſer Meynung leicht einſehen können. Bey der hier abzuhandelnden Frage kommt es gar nicht darauf an, ob die verſicherten Sachen in der Police taxiret ſind, oder nicht. Denn in beyden Fällen übernimmt der Aſſecuradeur ja nicht die Gefahr der ganzen Ladung, ohne ſie zu beſtimmen, ſondern es wird eine gewiſſe Summe Geldes veſtgeſetzet, die der Aſſecuradeur zu bezahlen in der Police verſpricht; und weiter iſt er, bey entſtehendem Schaden, dem Aſſecurirten zu nichts verbunden. Wenn alſo der Werth der Ladung die verſicherte Summe überſteiget, ſo ſchadet dieſes bey dem Verluſte nicht dem Aſſecuradeur, ſondern dem Aſſecurirten ſelbſt, und zwar um ſo viel mehr, ie mehr der Werth der Ladung das in der Police ausgedruckte Capital übertrifft. Hieraus erhellet nun zur Genüge, daß der Aſſecuranz-Contract wegen einer Läſion über die Hälfte unmöglich umgeſtoſſen werden könne.

p) ſ. l. 2. & l. 8. in fin. C. de reſcind. vend. und cap. 3. X. de empt. & vend.

§ 437.
XII) Vom Riſtorno.

Aus einer andern, und dieſer Convention eigenen, Urſache aber wird bisweilen der Aſſecuranz-Contract durch den Riſtorno, oder die Wiedererſtattung der Prämie, aufgehoben, welche alsdann Statt hat, wenn die Sache, dafür die Gefahr übernommen worden, derſelben gar nicht unterworfen iſt. Und zwar kann auf ſolche Art die Convention ganz und gar aufgehoben werden, wenn der Aſſecuradeur gar keine Gefahr läuft, z. E. wenn die vorgehabte Reiſe gänzlich eingeſtellet werden muß, oder wenn die verſicherten Güther nicht in das Schiff geladen worden. [q]) Zum Theil aber höret die Aſſecuranz alsdann auf, wenn iemand mehr verſichern laſſen, als er würklich in einem Schiffe hat. [r]) Dieſes kann ſich nicht nur alsdann, wenn ein Theil der verſicherten Waaren nicht in das Schiff geladen worden, ſondern auch ſo oft zutragen, als die gezeichnete Summe den Werth der in der Police nicht taxirten Sachen übertrifft, welches aber der Aſſecurirte, der den Riſtorno verlangt, allenfalls eydlich zu erhärten hat. [s]) Alle Aſſecuradeurs, welche eine und dieſelbe Police, obgleich nicht an einem Tage, unterſchrieben haben, geben in Anſehung des zu viel verſicherten die Prämie zurück, und

q) ſ. l'Ord. de *Louis XIV.* Lib. 3. tit. 6. art. 37., Hamb. Aſſecuranz-Ordnung tit. 5. art. 16. und tit. 4. art. 15. in den Worten: überall keine; die neueſte Amſterdam. Ordnung art. 23., die Schwed. art. 7. § 2.

r) ſ. l'Ord. de *Louis XIV.* an dem angeführten Orte art. 23., Hamb. Aſſecuranz-Ordnung tit. 6. art. 1. und tit. 4. art. 15. in den Worten: nicht ſo viele; die neueſte Amſterd. Ordn. art. 23., die Schwed. art. 7. § 3.

s) Wenn die Police taxiret worden, ſo findet der Beweis und die Wiederforderung der Prämie keine Statt, ſondern es muß bey dieſer Taxation verbleiben. ſ. die Hamb. Aſſecuranz-Ordnung tit. 6. art. 1. Nach der Schwediſchen Ordn. art. 7. § 3. wird nach geendigter Reiſe dieſer Beweis nicht mehr zugelaſſen.

und zwar nach dem Verhältniß der Summe, die ein ieder gezeichnet hat. Wenn aber mehrere Policen, von verſchiedenen Aſſecuradeurs, an mehrern Orten, und zu verſchiedenen Zeiten unterſchrieben, vorhanden ſind, ſo wird die Prämie blos von denen zurückgegeben, welche die, dem dato nach, jüngere Police unterſchrieben haben, und der ältere Contract bleibt in ſeiner völligen Kraft; auch kömmt dabey nicht in Betrachtung, ob dieſe mehr, oder weniger, an Prämie, als jene, empfangen haben. [t]) Es mag aber auf dieſe Art die Aſſecuranz entweder ganz, oder nur zum Theil, aufgehoben werden, ſo ziehen allemal die Aſſecuradeurs, welche die Prämie zurückgeben, ein halb pCt. davon ab. [u]) Wenn aber das Schiff, nach bereits angetretener Reiſe, wegen widrigen Wetters, oder anderer Urſachen halber, wieder in denſelben Haven, woraus es abgegangen, zurück zu kehren genöthiget iſt, und die Reiſe nicht fortſetzen kann, ſo hat zwar die Zurückgebung der Prämie Statt; allein die Aſſecuradeurs ſind befugt, da ſie der Gefahr ſchon eine Zeitlang ausgeſetzt geweſen, mehr als ein halb pCt. zurück zu behalten, daher in dieſem Fall die Zurückgebung der Prämie, der Billigkeit nach, von guten Männern reguliret werden muß. [x])

t) ſ. l'Ord. de *Louis XIV.* Lib. 3. tit. 6. art. 24. und 25., die Middelb. Ordn. art. 32., Hamb. Aſſecuranz-Ordnung tit. 6. art. 2. und 3., die neueſte Amſterd. art. 24., die Schwed. art. 7. § 7. u. 10.

u) ſ. l'Ord. de *Louis XIV.* L. 3. tit. 6. art. 23. 24. und 37., die Middelb. Ordn. art. 24., die neue Rotterd. Ordnung art. 56., Preuſſ. See-Recht cap. 6. art. 8. und 15., Hamb. Aſſecuranz-Ordn. tit. 5. art. 16. und tit. 6. art. 1., die neueſte Amſterdam. Ordn. art. 23., die Schwed. Ordn. art. 7. § 2. 3. und 7.

x) Hamb. Aſſecuranz-Ordnung tit. 5. art. 17., Schwed. Ordnung art. 7. § 4. Aber die neueſte Amſterd. Ordnung ſcheinet art. 23. dem Aſſecuradeur, der ſchon einige Zeit den Riſico gelaufen iſt, ein pCt. zuzueignen.

Es wird nunmehro von dem Aſſecuranz-Contract überhaupt ſchon ſo viel, als nöthig, angeführet worden ſeyn: wir wollen alſo zu dem übrigen fortſchreiten.

§ 438.

Zweytes Capitel.

Gründe und Quellen, woraus die Entſcheidungen der Aſſecuranz-Proceſſe herzunehmen ſind.

I) Anzeige des Zuſammenhanges.

Da niemand, was Rechtens ſey, zu beſtimmen, oder von entſtandenen Streitigkeiten ein richtiges Urtheil zu fällen, vermögend iſt, wenn er die bey der Entſcheidung anzuwendenden Regeln nicht kennet; ſo wird auch hier, ehe wir die in Aſſecuranz-Sachen vorkommenden Streitigkeiten zu beurtheilen unternehmen, vorgängig mit wenigem zu unterſuchen ſeyn, aus welchen Quellen die Entſcheidungen ſolcher Zwiſtigkeiten geſchöpfet, oder worauf ſie begründet werden müſſen.

§ 439.

II) Aus den Römiſchen und Canoniſchen Rechten können die Entſcheidungen der Aſſecuranz-Proceſſe nicht hergenommen werden.

Es entſtehet alſo gleich Anfangs die Frage: ob die Aſſecuranz-Proceſſe nach dem Juſtinianiſchen Rechte entſchieden werden müſſen? Dieſes haben zwar viele nicht einmal in Zweifel gezogen; ich halte aber dafür, daß es ſchlechterdings zu verneinen ſey. Denn es iſt gewiß genug, daß dieſer Contract

tract eine Erfindung der neuern Zeiten, a) und den Römern ganz und gar unbekannt geweſen ſey. (*immaaſſen ſchon § 518. bey den Rechten der Sache, und ferner hier § 410. iſt bemerket worden.*) Zwar leugne ich nicht, daß bey

a) Daß die zur Zeit des Dagoberti, Philippi Auguſti, und Philippi Longi aus Frankreich vertriebenen Juden die erſten Erfinder der Aſſecuranz geweſen, lehret *Steph. Cleirac*, der ſich auf das Zeugniß des *Villani* gründet. ſ. Us & couſtumes de la Mer P. 2. cap. 1. annot. ad art. 1. p. 218. Wenn man dieſen Glauben beymeſſen ſoll, ſo muß man den erſten Anfang der Aſſecuranzen ſchon in dem 7ten Jahrhundert ſuchen; man wird aber doch kaum behaupten können, daß dieſer Contract vor dem 15ten oder 14ten Seculo eine gewiſſe Geſtalt bekommen, und bey den Kaufleuten im Gebrauch geweſen ſey. ſ. *Stypmann* in Jur. Mar. P. 4. cap. 7. n. 8. ſqq., des gottſel. Herrn Bürgerm. Schele Abhandlung de Polizza Sect. 1. § 4. und Sect. 2. § 7., Langenbecks Anmerk. über das Hamb. Schiff- und See-Recht pag. 367. § 1. und pag. 371. § 11. Die von dem Könige in Spanien, *Philippo II.* 1563 zu Brüſſel publicirte Aſſecuranz-Ordnung wird gemeiniglich für die älteſte gehalten; doch iſt es gewiß, daß in Spanien und Italien ſchon vorher Aſſecuranz-Verordnungen vorhanden geweſen. Denn ſo ſchreibt *Straccha* in dem Tractat de Aſſecur. in der Einleitung n. 83: Et illud eſt relatione dignum, circa hujusmodi promiſſiones, rem ſalvam fore, quas aſſecurationes vocamus, quædam Capitula Barcinonis celebratiſſimæ civitatis Hiſpaniæ Tarraco circumferri, quæ vulgo Capituli de Barcellona nuncupantur, in quibus quædam prudenter ſunt conſtituta, ab Anconitanis non recepta, a diverſis tamen civitatibus approbata, ut legitur in eis, in quibus ſpecialiter ſunt nominatæ civitates, quæ approbarunt. &c. d. i. Auch das iſt merkwürdig, daß in Anſehung der Aſſecuranz die ſogenannten Capituli Barcellona bekannt ſind, worinn ſehr vieles weislich verordnet worden, welches die Einwohner von Ancona nicht angenommen, verſchiedene Städte aber gebilliget haben, welche in den angeführten Capituli namhaft gemacht worden. u. ſ. w. *Cleirac* führet an dem angeführten Orte pag. 224. an: Les Ordonnances des Prud'hommes de Barcelonne, de l'an 1484. inſerées au Conſulat chap. 337. ſ. auch pag. 235. 239. 241. und 244., welche Verordnungen ohne Zweifel eben die Capitula ſind, davon *Straccha* redet. Aber unter dem Worte: Conſulatus, wird hier nicht die unter dem Titel: Il Conſolato del Mare, ganz bekannte Sammlung alter Geſetze

bey einigen Contracten der eine bisweilen, vermittelſt einer dem Contract hinzugefügten Verabredung, eine zufällige Gefahr über ſich genommen habe, welche ſonſt der andere hätte tragen müſſen; [b]) aber das wird doch niemand zu beweiſen im Stande ſeyn, daß es bey den Römern gebräuchlich geweſen ſey, daß der eine, wann kein ſolches Pactum, wegen Uebertragung einer Sache, oder eines Rechtes, vorhergegangen, des andern Gefahr, und zwar für eine gewiſſe Belohnung, ſollte übernommen haben, da man weder in den römiſchen Schriftſtellern, noch in den Geſetzen einige Spuren eines ſolchen Geſchäfftes findet. Wenigſtens ſind die Zeugniſſe der alten Schriftſteller, welche einige für die gegenſeitige Meynung anführen, [c]) von gar keiner Beträchtlichkeit, wie dieſes ſchon andere gezeiget haben, [d]) und auch aus der Einſicht ſolcher

Geſetze verſtanden: denn dieſe enthält nur 294 Capitel, in welchen von der Aſſecuranz nichts vorkommt. ſ. *Joſ. Laur. Mar. de Caſaregis* Diſcurſ. legal. de Commercio T. 1. Diſc. 1. n. 32. ſq. Diſc. 2. n. 2. ſq. Diſc. 4. n. 14. ſqq. und Diſc. 6. n. 12. ſqq. *Straccha* erwehnet gleichfalls in dem angeführten Orte Gloſſ. 5. n. 5. des die Aſſecuranz betreffenden, und 1526 publicirten, Florentiniſchen Edictes. Ich habe weder dieſe Verordnungen, noch die Statuta Genuenſia zu Geſichte bekommen können, deren 17tes Cap. Lib. 4. von den Aſſecuranzen handelt.

b) Denn davon finden ſich hin und wieder Beyſpiele in den Geſetzen; z. E. in dem l. 78. § 3. D. de contr. empt. l. 1. pr. D. de peric. & comm. rei vend. l. 1. C. de commod. l. 6. C. de pignorat. act. und ſonſten an mehreren Orten.

c) Nemlich aus dem Liv. Lib. 23. cap. 49. in den Worten: ut quæ in naves impoſuiſſent u. ſ. w. Lib. 25. cap. 3. in den Worten: Hi, quia publicum periculum u. ſ. w. *Sueton.* in Claud. cap. 18. am Ende.

d) ſ. *Rein. Kuricke* Diatr. de Aſſecurationib. im Anfang. *Meier* de Aſſec. Mercat. cap. 1. § 2. & 3. Langenbeck an dem angeführten Orte pag. 370. § 10. Eine andere Stelle führet aus des *Cicer.* Epiſt. ad Diverſ. 2, 17. an *Henr. de Cocceji* in der Abhandl. de Aſſec. § 4., aber auch dieſe Stelle iſt zum Beweis nicht geſchickt.

cher angezogenen Stellen ſelbſt deutlich genug erhellet. Daß aber die römiſche Conventio de trajectitia pecunia mit der Aſſecuranz nicht die allergeringſte Aehnlichkeit habe, am wenigſten aber dieſe eine Gattnng von jener genennet werden könne, [e]) das kann niemanden unbekannt ſeyn, der beyder Beſchaffenheit nur einigermaaſſen eingeſehen hat. Und hieraus läſſet ſich auch leicht urtheilen, wie wenig Zutrauen diejenigen Rechtslehrer verdienen, welche, die vorgelegten, die Aſſecuranz betreffenden, Streitfragen aus dem römiſchen Rechte zu erläutern und zu entſcheiden, ſich alle Mühe gegeben. Denn bald haben ſie durch erzwungene Folgerungen ganz unterſchiedene Dinge mit einander zu vergleichen geſucht, und ſolche Entſcheidungen gegeben, welche zwar mit einer Menge Geſetze beſpickt, allein dem Rechte und der Billigkeit ganz entgegen waren; bald haben ſie, um nicht das Anſehen zu haben, als redeten ſie ohne Beyfall der Geſetze, die wahre und rechte Meynung mit ungültigen Gründen zu unterſtützen geſucht: zu geſchweigen, daß viele von der Aſſecuranz ſo geredet haben, daß man leicht ſehen kann, daß ſie von der Sache, wovon ſie reden, wenig verſtanden haben. [f]) Doch iſt hiebey zu bemerken,

e) Doch iſt die Aſſecuranz nicht ſelten von den Rechts-Lehrern alſo genennet worden. ſ. z. E. *Stryk* in den Annot. ad Lauterbach. tit. de naut. fœn. bey den Worten: Vero nautico. *Cocceji* in der angeführten Diſſ. § 4. *Cron.* de Jure Aſſec. cap. 6. § 89.

f) Damit es nicht das Anſehen habe, als wenn dieſes ein unbilliger Vorwurf ſey, ſo will ich nur ein einziges Beyſpiel aus einem ſonſt nicht unberühmten Rechts-Gelehrten anführen. Denn ſo ſagt *Anton. Hering.* in dem Tract. de Fidejuſſoribus cap. 18. n. 152: fidejuſſionis contractui aliquo modo affinis eſt aſſecuratio – celebraturque hoc caſu revera contractus innominatus: Facio, ut des. Nauta enim, merces tuas Hamburgi forte in navem ſuſcipiens, facit, ut illæ ſalvæ & incolumes ad portum Ulyſſibonenſem perferantur, & exponantur: Tu viciſſim illi aliquot nummos aureos propter ſuſceptum periculum das & numeras, ut ita ille ipſe

merken, daß wir den Nutzen des römiſchen Rechtes nur in Entſcheidung ſolcher Streitigkeiten leugnen, welche die eigentliche Natur der Aſſecuranz betreffen. Denn es können bey Aſſecuranz-Streitigkeiten verſchiedene Fragen†) vorkommen, und kommen würklich öfters vor, deren Entſcheidung, falls nicht ein anderer Grund im Wege ſtehet, mit Recht aus dem römiſchen Rechte hergenommen wird.††) Es ſind auch in den römiſchen Geſetzen viele allgemeine Rechtsregeln enthalten, welche ſowohl auf die Aſſecuranz, als auf alle übrige Conventionen, anzuwenden ſind. Dieſe bedürfen nun zwar nicht, durch das Anſehen eines römiſchen Rechtsgelehrten, oder Kayſers unterſtützet zu werden; indeſſen würde ich doch niemanden deswegen tadeln, weil er ſich des Zeugniſſes derſelben ohne Noth

ipſe nauta, merces tuas ſua fide, ſuo periculo ſuſcepiſſe, non inconvenienter dici poſſit. d. i. Mit der Bürgſchaft kommt gewiſſermaaſſen die Aſſecuranz überein, – als in welchem Falle würklich ein Contractus innominatus: Facio ut des, vollzogen wird. Denn der Schiffer, der deine Waaren z. E. in Hamburg einladet, macht, daß ſie wohlbehalten an den Hafen zu Liſſabon gebracht, und daſelbſt ausgeladen werden: Du aber giebſt und bezahleſt ihm für dieſe übernommene Gefahr einige Ducaten, dergeſtalt, daß man nicht unſchicklich von dem Schiffer ſelbſt ſagen könne, daß er deine Waaren auf ſeine Gefahr und Treue eingeladen habe. Siehet man nicht leichtlich ein, daß Hering hier ganz verſchiedene Geſchäffte mit einander vermenget habe. Denn indem er die Aſſecuranz beſchreiben will, ſo hat er vielmehr den Mieths-Contract beſchrieben, der zwiſchen dem Schiffer und Kaufmann vollzogen wird.

†) Z. E. bey zu führendem Beweiſe, und über die Tauglichkeit der Zeugen, auch über die Eyde der Partheyen, und ſonſten.

††) Siehe hierüber, was ich von der Beweis-Führung in den Hamburgiſchen Gerichten § 252. u. f. bey der Handhabung des Rechtes in der erſten Abtheilung der Gerichten und Rechten angeführet, und die folgenden Relationes über den Beweis des Doli bey den Actionen eines Aſſecurati § VIII., gegen welchen der Aſſecuradeur die Einrede des Betrugs und einer gefliſſentlichen Hintergehung angeſtellet.

Noth bedienet. Von dem Jure Canonico muß eben das geſagt werden, was wir von dem Jure Romano geſagt haben, da daſſelbe eben ſo wenig etwas in Anſehung der Aſſecuranz verórdnet hat.

§ 440.

III) Vor allen Dingen muß auf die Police geſehen werden.

Es muß aber vor allen Dingen bey der Entſcheidung iedweder Streitigkeiten auf die Police geſehen werden, als welche die Bedingungen dieſer Convention enthält. Denn daraus kann man nicht nur das Object der Aſſecuranz, die Grösſe der verſprochenen Summe, und andere Umſtände erkennen, die in einer ieden Police nothwendig beſtimmet werden müſſen; ſondern man kann auch daraus beurtheilen, ob, bey der Entſcheidung des vorkommenden Falles, die allgemeinen Regeln zu befolgen ſind, oder ob, wegen einer hinzugefügten beſondern Verabredung, ein anderes Urtheil gefället werden müſſe. Denn, obgleich die in den Verordnungen vorgeſchriebenen Formulare der Policen das Weſentliche des Aſſecuranz-Contractes beſtimmen; ſo ſteht es doch den Contrahenten frey, dieſen noch etwas hinzuzufügen, oder davon abzuthun, und etwas hinzuzuſchreiben, was in dem gedruckten Formular nicht ausgedruckt war, oder etwas, was ausgedruckt war, auszulöſchen.[g]) Wobey allerdings der Wille der Partheyen befolget werden muß, wenn nur nicht dasjenige, was ſie unter ſich ausgemacht haben, in den Geſetzen oder Verordnungen verboten iſt.[h]) Denn, ob man gleich zu ſagen pflegt, daß die Vorſicht, welche ein ieder ſelbſt anwendet, die Vorſicht der Geſetze

g) ſ. Hamb. Aſſecuranz-Ordnung Tit. 4. art. 1.

h) ſ. die Verordn. Kön. Philipps *II.* von 1570. art. 2., die Middelb. Ordn. art. 1., die neueſte Rotterd. Ordn. art. 74. und 75., die neueſte Amſterd. Ordn. art. 1.

ſetze aufhebe; (quod proviſio hominis faciat ceſſare proviſionem legis) ſo gilt dieſes doch nur von ſolchen Dingen, welche, zum Beſten eines ieden, blos in der Abſicht durch die Geſetze beſtimmet werden, damit es nicht an einer gewiſſen Richtſchnur bey Entſcheidung der entſtehenden Streitigkeit fehlen möge. Ganz anders aber verhält es ſich in Anſehung ſolcher Dinge, welche der Geſetzgeber verbeut, oder doch auf ſolche Weiſe befiehlt, daß man genugſam einſieht, er habe das Gegentheil nicht geſtatten wollen, welches beſonders daraus erhellet, wenn auf die Uebertretung des Befehls eine Strafe geſetzet iſt: denn ſolche Dinge können die Unterthanen durch ihre Verabredungen keinesweges verändern. [i])

(*Und

i) Ich leugne nicht, daß bisweilen Aſſecuranzen gegen die Vorſchrift der Geſetze geſchloſſen werden; ich behaupte aber, daß dieſes nicht recht ſey. Jenes bezeuget *Ricard* in dem negoce d'Amſterdam cap. 13. pag. 250, wo er ſagt: il ſe fait beaucoup d'Aſſurances, qui ne ſont pas en tout conformes, & d'autres qui ſont même contraires à l'ordonnance; d. i. Es werden viele Aſſecuranzen geſchloſſen, die nicht in allen Stücken mit der Verordnung überein kommen, und andere, die ſogar dagegen ſind. Und kurz darauf: Cet Article s'obſerve très-rarement, & il ne ſe fait presque pas une ſeule Police qui ne contienne cette clauſe: & pourra l'Aſſuré ſe faire aſſurer le total en entier ſans courir risque du dixiéme &c. d. i. Dieſer Artikel wird ſehr ſelten beobachtet, und wird faſt keine Police gemacht, worinn nicht dieſe Clauſul ſtünde: es kann der Kaufmann die ganze Summe verſichern laſſen, ohne wegen des 10ten Theils Gefahr zu laufen. (es war nemlich dergleichen Vertrag den Geſetzen zuwider) Es können zwar dergleichen Pacta einen Effect haben, wenn nemlich unter den Contrahenten gar kein Streit entſtehet, und der Aſſecuradeur von freyen Stücken ſein Verſprechen erfüllet; allein ſo bald dieſer ſich wegert, und es zum Proceß kömmt, ſo haben ſie keinen Nutzen. Denn der Richter ſpricht nach den Geſetzen. Dieſes hat auch ſelbſt *Ricard* wol eingeſehen. Daher er noch p. 251. hinzufügt: Cependant quoi que la clauſe ci-deſſus, que l'Aſſuré ſe pourra faire aſſurer le total &c. ſoit dans la Police, ſi

l'Aſſuré

(*Und dieſes iſt zwar in der ietzigen Hamburgiſchen Aſſecuranz-Ordnung nicht ausgedruckt. Es wird aber, wie ich aus den § 415. erwehnten Erinnerungen bemerke, um ſo mehr bey der neuen geſchehen, daß man, alle diejenigen Clauſuln der Police einzurücken, oder nachzutragen, unterſage, und ſie für null und nichtig erkläre, welche den Geſetzen entgegen laufen, wenn auch ein Verzicht auf dieſelbe geſchehen wäre. Und ſo würde alſo, wenn ein Zwiſt darüber entſtünde, ein verneinendes Urthel gegen denjenigen, der aus einer ſolchen Clauſul klagte, erfolgen, und die Erfüllung deſſelben alleinig aus freyem Willen, ſo wie anderwerts, †) ſich eräugen können: welche Caſus ſich am öfterſten zu Krieges-Zeiten bey Verſicherungen unerlaubter Einladungen zutragen.*)

§ 441.

l'Aſſuré ne peut pas s'accorder avec les Aſſureurs au ſujet de la perte, & qu'il ſoit obligé des les faire citer devant les Commiſſaires, les dits Commiſſaires n'ont aucun égard à cette clauſe, & s'il ſe trouve, que l'Aſſuré n'ait pas couru les risques du dixiéme au deſſous de 12 mille florins, ils le lui font courir en faiſant retourner aux Aſſureurs la prime de l'excedant du dixiéme, ou en l'ajoutant à la portion de la perte que l'Aſſuré doit porter lui-méme. d. i. Indeſſen, wenn auch gleich die Clauſul, daß der Kaufmann die ganze Summe kann verſichern laſſen, in der Police befindlich iſt, und der Kaufmann kann mit den Aſſecuradeurs wegen des Verluſtes nicht eins werden, daß er ſie vor die Richter muß citiren laſſen, ſo nehmen beſagte Richter nicht die mindeſte Rückſicht auf dieſe Clauſul; und wenn es ſich findet, daß der Kaufmann den Riſico des zehnten Theils unter 12000 fl. nicht ſelbſt gelaufen iſt, ſo erkennen ihm dieſes die Richter dadurch zu, daß ſie entweder die Prämie des einen Zehntheil durch die Aſſecuradeurs riſtorniren laſſen, oder dieſen Zehntheil zu dem Theile des Verluſtes hinzufügen, den der Kaufmann ſelbſt tragen muß.

†) ſ. hier die Note i).

§ 441.

IV) Demnächſt muß die Entſcheidung aus der Verordnung hergenommen werden, die an dem Orte, wo der Contract geſchloſſen worden, gilt.

Wenn aus der Police der entſtandene Streit nicht kann beurtheilet werden, ſo muß er ferner aus der Verordnung entſchieden werden, die an dem Orte gilt, wo der Contract geſchloſſen worden. Dieſes hat nun gar keinen Zweifel, wenn beyde Contrahenten an demjenigen Orte wohnhaft ſind, wo ſie contrahiret haben: vielleicht aber mögte man zweifeln, ob ſolches auch Statt finde, wenn die Contrahenten nicht an einem Orte wohnen, und die Geſetze ſolcher Oerter von einander abweichen. Ich behaupte, daß es dennoch Statt finde.[k]) Denn es iſt ausgemacht, daß in Anſehung der Contracte ordentlicherweiſe die Rechte desjenigen Ortes gelten müſſen, wo die Contracte geſchloſſen worden, wenn nemlich über die Form, den Effect, und Beſchaffenheit derſelben, imgleichen über die daraus entſpringenden Verpflichtungen und Leiſtungen geſtritten wird.[l]) Weil man nun den Ort des Contractes denjenigen zu nennen pfleget, worinn der Contract zu einer ſolchen Vollkommenheit gediehen iſt, daß daraus nunmehro eine Verbind=

k) Dieſe ohne das hinlänglich gegründete Meynung wird auch ſelbſt in den Aſſecuranz=Geſetzen ausdrücklich beſtätiget. ſ. die Verordnung Kön. Philipps von 1570. art. 31., die Middelb. Ordn. art. 28., die neue Amſterd. art. 40., die Schwed. art. 1. § 2., die Hamb. in der Vorrede in den Worten: weil ſie nothwendiger Weiſe in den fremden Oertern ꝛc.

l) ſ. *Mevii* Comment. in Jus Lub. Quæſt. prælim. 4. n. 10. 12. u. ſgg. *Henr. de Cocceji* Abhandl. de fundata in territorio, & plurium locorum concurrente poteſtate, in Exercit. curioſ. Vol. 1. p. 680. ſqq. Tit. 5. § 2. u. 3. Tit. 7. § 7. 11. u. 18., *Hertii* diſſ. de Colliſione legum in Opuſc. T. 1. pag. 129. ſqq. Sect. 4. § 10. und § 53. 54. 55. 59. 65. 66. u. 70. in ebenderſelben Sect.

bindlichkeit entſtehet;[m]) ſo folgt hieraus, daß der Ort des Contractes in Anſehung der Aſſecuranzen derjenige ſey, worinn die Police von den Aſſecuradeurs unterſchrieben worden: denn die Verbindlichkeit entſpringt nicht eher, als bis das Inſtrument unterſchrieben worden: indem dieſer Contract, wie wir oben bemerkt haben, allemal ſchriftlich abgefaſſet wird. Wenn Kaufleute bey einem auswärtigen Aſſecuradeur verſichern laſſen wollen, ſo thun ſie dieſes zwar gemeiniglich durch einen andern, der mit dem Aſſecuradeur in einer Stadt wohnet; doch wenn man auch den Fall annimmt, daß der Aſſecurirte und der Aſſecuradeur, ohne einen Unterhändler dabey zu gebrauchen, ſchriftlich contrahirt hätten; ſo muß man doch ſagen, daß, wenn die Rechte beyder Oerter mit einander nicht übereinſtimmen, alsdann die Rechte des Ortes, wo der Contract geſchloſſen worden, den Vorzug haben, weil dieſer hinlänglich bekannt iſt.[n]) Nun ſind zwar zu unſern Zeiten in allen Städten, wo häufige Aſſecuranzen geſchloſſen werden, gewiſſe Aſſecuranz-Rechte; aber wenn an dem Orte des Contractes dergleichen Rechte nicht vorhanden ſind, ſo iſt die Entſchei-

m) ſ. *Cocceji* in der eben angeführten diſſ. Tit. 4. § 17., *Hert.* an dem angeführten Orte § 7. am Ende.

n) *Hertius* in Diſſ. de Commeatu litterarum § 16. ſqq. in Opuſc. T. I. pag. 346. hält mit dafür, daß ein zwiſchen abweſenden, und nicht einerley Geſetzen unterworfenen, Perſonen ſchriftlich geſchloſſener Contract blos nach dem Rechte der Natur beurtheilet werden müſſe; und zwar deswegen, weil es nicht wohl ausgemacht werden kann, welcher Ort eigentlich für den Ort des Contractes gehalten werden müſſe. Denn wenn dieſes nicht mehr zweifelhaft iſt, ſo muß nach den Rechten des Ortes des Contractes geſprochen werden, wie ſelbſt *Hertius* ebendaſ. § 19. geſtehet. Nun aber iſt allemal der Ort, wo die Aſſecuranz geſchloſſen worden, derjenige, an welchem der Aſſecuradeur die Police unterſchrieben hat; daher kann niemals ein Zweifel über den Ort des Contractes entſtehen; und alſo darf man von der allgemeinen Regel nicht abgehen.

ſcheidung der Streitigkeiten nicht ſo leicht. Denen kann ich keinesweges beypflichten, welche glauben, daß man auf die Verordnung des Königes in Spanien, Philipps II.,[o]) als auf eine allgemeine Norm ſehen müſſe.[p]) Denn, nicht zu gedenken, daß die Rechte der einen Nation, oder Stadt, die andere niemals verbinden können, wenn nicht die Aufnahme dieſes fremden Rechtes erweislich bekannt iſt, ſo ſcheint ſelbſt das Alter dieſer nur erwehnten Verordnung ihr Anſehen eher zu ſchwächen, als zu vermehren; indem man ſeit der Zeit, da ſie herausgekommen, einige Dinge, in Anſehung dieſes Contracts, zu ändern angefangen hat, und da das von dem Könige Philipp gar zu ſehr eingeſchränkte Geſchäffte der Aſſecuranz, nachdem man den groſſen Nutzen derſelben, in Beförderung und Erweiterung der Handlung, eingeſehen, immer mehr Freyheit bekommen, und ietzo noch viel allgemeiner ausgebreitet worden. Wenn es alſo zweifelhaft iſt, ob an dem Orte des Contractes die eine, oder die andere, von den publicirten Aſſecuranz-Ordnungen eingeführet iſt; ſo iſt es am beſten, daß die Contrahenten in der Police beſtimmen, an welches

Ortes

o) Die erſte Aſſecuranz-Verordnung des Königs Philipp iſt zu Brüſſel 1563 publiciret worden. Man findet ſie in het Groot Placaet-Boeck Vol. 1. pag. 821. ſqq. und in't Boeck der Zee-Rechten, Amſt. 1664. in 4. pag. 66. ſqq. Die franzöſiſche Ueberſetzung aber dans les Us & Couſtumes de la Mer, à Bourd. 1661. pag. 354. ſqq. Eben dieſer König hat 1568 den Unterthanen den Gebrauch dieſes Contractes verboten; allein bald darauf dieſes Verbot wieder aufgehoben, und 1570 eine neue Aſſecuranz-Ordnung zu Antwerpen promulgiren laſſen, die auch von uns öfters angeführet worden. Sie ſteht in het Groot Placaet-Boeck Vol. 1. pag. 828. ſqq., und deutſch beym *Marquard.* de Jure Mercator. im Anhange pag. 592., aber dieſe Ueberſetzung iſt ſo fehlerhaft, daß man ſie kaum verſtehen kann.

p) Das iſt die Meynung des *Stypm.* in Jur. Marit. Part. 4. cap. 7. n. 19. ſq. und n. 731. ſqq., *Kurike* in Diatr. de Aſſec. in Faſcic. ſcript. de Jur. Naut. & Marit., die *Heinecc.* herausgegeben, p. 831., *Cron.* de Jure Aſſecurat. Cap. 6. § 99.

Ortes Geſetzen ſie ſich halten wollen; und dieſes, wie es denn ſehr nützlich und faſt nothwendig iſt, pflegt auch gemeiniglich zu geſchehen. Dahero pflegten auch in Hamburg vordem, ehe eigene Aſſecuranz-Geſetze gegeben worden, die Kaufleute in den Policen den Couſtümen der Börſe von Antwerpen ſich zu unterwerfen; allein ietzo iſt dergleichen Bedingung unzuläſſig, da im Jahre 1731 eine beſondere Aſſecuranz-Ordnung publiciret worden, [q]) die auch ausdrücklich ſich derſelben zu bedienen verbietet. [r]) Doch gelten ſolche auswärtige Verordnungen, denen ſich die Contrahenten, bey Ermangelung einheimiſcher Geſetze, zu unterwerfen pflegen, nur in ſo weit, in ſo fern ſie von ihnen angenommen ſind; dahero es gar nicht hindert, wenn in der Police ſolche Bedingungen hinzugefüget werden, die dieſen Geſetzen zuwider ſind, weil die ganze Verbindlichkeit, die ſie würken, allein von dem Willen der Contrahenten herkömmt.

§ 442.

V) Ferner muß auch auf die Gewohnheit, und endlich auf die natürliche Billigkeit geſehen werden.

Es iſt ferner unſtreitig, daß auf die Gewohnheit, ſie mag nun allgemein bekannt ſeyn, oder rechtlich erwieſen werden können,

q) Das iſt das erſte, und bis dato noch das einzige, Geſetz, was in Hamburg wegen der Aſſecuranzen promulgiret worden. Denn die Vergleiche der Aſſecuradeurs, welche Langenbeck in dem angeführten Orte pag. 425. ſqq. herausgegeben, ſind Conventionen von Privat-Perſonen, die, auſſer dieſen, niemanden verbinden. In derjenigen Verordnung aber, welche *Marquard* de Jure Mercator. im Anhange pag. 589. eingerücket hat, und die er L. 2. cap. 13. am Ende, ich weiß nicht aus welchem Irrthum, die Aſſecuranz-Ordnung der Rep. Hamburg nennet, iſt nicht ein einziges Wort von dem Aſſecuranz-Contract befindlich.

r) Tit. 1. art. 2.

können, bey Entſcheidung der Aſſecuranz-Proceſſe geſehen werden müſſe. Denn wir bedienen uns des Juris conſuetudinarii, ſo wie in vielen, alſo auch hauptſächlich in ſolchen Dingen, die zur Kaufmannſchaft und zu den Geſchäfften gehören, welche zur See getrieben werden: denn vieles iſt durch die Gebräuche der Kaufleute hinlänglich beſtimmt worden, wovon keine geſchriebene Geſetze vorhanden ſind. Zwar erlangt diejenige Gewohnheit, die den geſchriebenen Geſetzen zuwider iſt, und die conſuetudo correctiva genannt wird, die geſetzliche Kraft weit ſchwerer, und ſcheint nicht ſo ſehr zu begünſtigen, als diejenige, die bey ermangelnden Geſetzen in Gang gebracht wird, und die introductiva genennet zu werden pflegt; doch will ich gar nicht in Abrede ſeyn, daß das geſchriebene Geſetz derſelben bisweilen nachgeſetzet werden müſſe. Diejenigen Gewohnheiten aber, welche in Ermangelung der Geſetze eingeführet worden, ſind allerdings nützlich, und müſſen fleißig beobachtet werden, weil ſie zur Beſtimmung der Rechte und Verbindlichkeiten ſehr vieles beytragen. Auch iſt, meiner Meynung nach, nicht nöthig, daß dergleichen Gewohnheiten allererſt in contradictorio beſtätiget werden; vielmehr glaube ich, daß ſie auch alsdann für gültig zu achten, wenn ſie gleich nicht einmal zur Wiſſenſchaft des Geſetzgebers gelangt ſind. Denn die Landesherren ſcheinen überhaupt in dasjenige zu willigen, was durch den langen Gebrauch der Unterthanen für rechtmäßig anerkannt worden, wenn ſie ſelbſt in Anſehung ſolcher Dinge nichts verordnet haben.[s]) Es iſt auch hinreichend, daß derjenige Theil der Bürger, die ſich der Aſſecuranz zu bedienen pflegen, oder auch nur der größte Theil derſelben, Wiſſenſchaft von einer ſolchen Gewohnheit habe,

s) ſ. Chriſt. God. Hoffmann in der Abhandl. de Jure Conſuetudinis, Frf. an der Oder 1630. cap. 1. § 16.

habe, und es iſt gar nicht nothwendig, daß ſie auch andern bekannt ſey. [t])

Wenn endlich, was von einem entſtandenen Streite zu urtheilen ſey, weder aus der Verabredung der Partheyen, noch aus den Geſetzen, noch aus der hergebrachten Gewohnheit, ſattſam erhellet, ſo wird doch die natürliche Billigkeit deſſen Entſcheidung an die Hand geben können.

§ 443.

Drittes Capitel.

Ausübung des Aſſecuranz-Rechtes bey der Entſcheidung der ſich erhebenden Streitigkeiten.

§ I) (* Nachdem ich die allgemeinen und beſonderen Erinnerungen über das Weſen und die Eigenſchaften des Aſſecuranz-Weſens zuerſt, und hiernächſt zweytens die Rechts-Quellen, woraus, und die Gründe, nach welchen die Verbindungen zu entſcheiden, abgehandelt; ſo gehe ich nunmehr drittens zu der Anwendung, ſo eines als des andern bey der Ausübung des Rechtes, nemlich zu den Actionen, über, welche wechſelſeitig angeſtellet zu werden pflegen, und welche als rei perſecutoriæ, und aus einem contractu bilaterali & oneroſo herrührend, auch auf die Erben ſich erſtrecken. *)

§ 444.

I. *Actiones* des Aſſecuradeurs.

§ II) Dem Aſſecuradeur ſtehet 1) die Klage zu Bezahlung der verſprochenen Prämie zu, als welche ihm ſogleich, nach geſchloſſener Aſſecuranz, zukömmt, und alſo nach der Re-

t) ſ. Matth. Schlüters, weiland Senat. der Rep. Hamburg, Tractat von einer zu Recht beſtändigen Gewohnheit. Hamb. 1694. in 4. Tit. 5. § 17. ſqq.

gel auch ſogleich angeſtellet werden kann. Dieſe Klage wird ſehr ſelten gegen den Verſicherten ſelbſt, ſondern meiſtentheils gegen den bey der Aſſecuranz gebrauchten Mäkler angeſtellet werden können.

§ 445.

§ III) Die Entſcheidung der Proceſſe wegen nicht bezahlter Prämien hat, weil wenig Exceptionen dagegen gemacht werden können, die mehreſte Zeit keine Schwierigkeiten, und iſt von leichter und geſchwinder Erörterung. Es iſt zwar möglich, daß auch der Aſſecurirte ſich der Exception des Betruges, oder einer bey Schlieſſung der Aſſecuranz gebrauchten Argliſt bedienen könne; †) doch wird ſich dieſes ſelten zutragen. Bisweilen kann er auch dem Aſſecuradeur die Einwendung machen, daß ihm, weil keine Gefahr vorhanden geweſen, keine Prämie gebühre. Der Mäkler aber, gegen den geklagt wird, kann ſich mit dergleichen Exceptionen nicht ſchützen. (* Es ſind daher in unſerer Aſſecuranz-Ordnung die Titel von **Mäklern** und **der Prämie** in dem 23ſten zuſammen geſetzt; und in dem 8ten Artikel deſſelben iſt in Betrachtung der Gewohnheit, welche in Hamburg eingeriſſen, daß die Aſſecuradeurs bey den Mäklern **die Prämie** auf guten Glauben **ſtehen laſſen**, ja bisweilen ganze Jahr-Rechnungen darüber gehalten werden, ausdrücklich verordnet: **daß der Aſſecuradeur, wenn er darüber zu Schaden kömmt, ſich allein an den Mäkler zu halten habe;** und **daß der Aſſecurirte, wenn der Mäkler inſolvent würde, nur alsdann die Prämie dem Aſſecuradeur zu entrichten ſchuldig, wenn er ſie ſelbſt**

†) In dem Falle nemlich, wenn der Aſſecurirte beweiſen könnte, daß die verſicherte Sache zur Zeit der geſchloſſenen Aſſecuranz keiner Gefahr mehr unterworfen, und ſolches dem Aſſecuradeur damals ſchon bekannt, ihm ſelbſt aber unbekannt geweſen ſey.

ſelbſt dem Mäkler nicht zugeſtellet gehabt. †) Wohingegen, beſage des folgenden 9ten Artikels, ein Mäkler, welcher die Prämie empfangen, und ſolche dennoch dem Aſſecuradeur nicht bezahlet, ſondern gefliſſentlich (d. i. auf Anfordern) vorenthalten hat, als ein pflichtvergeſſener Mann der Börſe kund gemacht, und zu Schlieſſung einiger Aſſecuranz niemalen wieder gebraucht werden ſoll: welcher Artikel durch einen Rath- und Bürger-Schluß vom 11 Sept. 1761, der im 4ten Bande der Mandaten Sammlung S. 2246. eingerückt iſt, dahin noch genauer und für beſtändig abgemeſſen worden: daß, wer die innerhalb 3 Monaten ſchuldig gewordenen Prämien nicht vor Ablauf des vierten entrichtet, ſeines Mäkler-Stocks ohnfehlbar verluſtig ſeyn; wer ſie aber gar verzehret hat, hiernächſt inſolvent wird, und einen unvermeidlichen erlittenen Verluſt nicht klar darthun kann, völlig aus der Ordnung geſtoſſen, und ans ſchwarze Brett geſchrieben werden ſolle. *)

§ 446.

(* Es iſt denn aber auch dahingegen wohl nichts natürlicher, als daß, wie der Mäkler in der That als ein dem Aſſecuradeur ſelbſtſchuldiger Bürge angeſehen wird, er hinwiederum gegen den in Vergütung der ausbezahlten, und wohl gar von ihm vorgeſchoſſenen, Prämie einer unaufhältlichen Execution, und eines Vorzugs in Concurſu, als ein privilegirter Gläubiger, billig zu genieſſen haben ſollte. ††)

†) Und damit kommt die neue Amſterdammiſche Aſſecuranz-Ordnung art. 37., und die Schwediſche art. 1. § 5., die es aus den Hamburgiſchen älteren entlehnet haben, wörtlich überein.

††) So iſt z. E. in der Rotterdammiſchen Aſſecuranz-Ordnung von 1721 art. 81. ihnen ein Recht von hypothec und retention an der Police zugebilliget worden. ſ. Magens S. 565.

Jedoch bis dahin iſt, auſſer der Execution, die wohl keinen Zweifel hat, bey uns über dergleichen Vorrecht noch nichts angeordnet: und der Mäkler iſt unter denjenigen privilegirten Gläubigern auch in der neuen Falliten-Ordnung art. 22. noch nicht benennet, welchen er wohl ähnlich zu achten ſeyn mögte.*)

§ 447.

§ IV) Dem Beklagten, der die Exception der geſchehenen Bezahlung opponirt, hilft der Umſtand nichts, daß der Aſſecuradeur in der Police den Empfang der Prämie bekannt hat. (*Denn was für eine rechtliche Ausnahme konnte man wohl bey dem Aſſecuranz-Contracte von der bey allen Verſchreibungen in ihrer Ordnung geltenden actione ex non numerata pecunia machen, als die auch in Handels-Sachen überhaupt, und in gewiſſer Maaſſe, wie ich § 118. u. f. bewieſen, gegen Wechſel-Briefe kann eingewandt werden? Und iſt nicht vielmehr noch ein beſonderer Grund für den Aſſecurirenden in den vorhin erwehnten Umſtänden, da das Verſicherungs-Geſchäffte durch Mäkler kurz und gut gehandhabet, und auch der nicht ausgezahlten, ſondern auf Credit von Wochen und Monaten dem Mäkler gelaſſenen, Prämien-Empfang die Unterzeichnung des Namens gleich an die Seite geſetzt wird? Ich glaube daher, mich nicht zu irren, wenn ich auch die Zeit, in welcher dieſe Querele angeſtellet werden kann, nicht auf 30 Tage, welche aus dem Römiſchen l. 14. § 2. C. de non num. pec. genommen zu werden pflegen, †) beſchränke, ſondern, eben wegen des oftmaligen längeren Einbehaltens, eben dieſelbe zwey Jahre dem Theile, der den Beweis der gezahlten, oder nicht gezahlten, Prämie, nach unſern Statutis, führen muß, einräume, die bey andern Verſchreibungen ſind nachgeſehen worden: zumalen, da wechſelſeitig, wie hiernächſt folgen wird, die nicht geſchehene Zahlung der Prämie,

†) ſ. die Scheliſche Diſſertation Sect. I. § 17.

Prämie, ſie mag quitiret ſeyn, oder nicht, den Aſſecuradeur vom unaufhältlich zu erſtattenden Schaden nicht befreyen kann. *)

§ 448.

§ V) Auſſer dieſer Klage kann der Aſſecuradeur faſt keine andere gegen den Aſſecurirten anſtellen, es ſey dann, daß er etwa dasjenige, was er über die Gebühr bezahlet, condictione indebiti wiederfodern könnte. (* d. i. wenn er einen Schaden auf des Aſſecurirten getraute Anzeige erſtattet hat, von weſſen Exiſtenz ſich das Gegentheil nachher veroffenbaret. Und man ſollte ſich nicht vorſtellen, daß darüber eine Rechtfertigung entſtehen ſollte; †) es wäre dann, daß, nach der in den Geſetzen beſtimmten Zeit, der Aſſecurirte das Schiff abandonnirt, und der Aſſecuradeur ſich mit ihm abgefunden hätte. *) ††)

§ 449.

II. *Actiones* des Aſſecurirten.

§ VI) Der Aſſecurirte kann wider den Aſſecuradeur hauptſächlich zwo Klagen anſtellen: die **eine**, welche **die Aufhebung des Contractes** zum Endzweck hat, und worinn die Prämie wieder gefordert wird, wenn die verſicherte Sache keiner Gefahr unterworfen iſt; **die andere** zur **Erfüllung des Contracts**, mittelſt welcher Action der Aſſecurirte, der in Anſehung der verſicherten Sache einen Schaden erlitten hat, ſeine Entſchädigung begehret.

§ 450.

(* Die **erſtere** Action nennet man den **Riſtorno**, von welchem ich § 432. u. f. ſchon ausführlich geredet habe; und dieſe Action anzuſtellen kommt zwar eigentlich dem Aſſecurato zu, wenn ſich der Aſſecuradeur der Zurückgebung weigert. Man

Z 4 hat

†) ſ. iedoch caſum in deciſ. Rotæ genuenſis deciſ. 3. worinn auch der Beweis des wirklich exiſtirten und in proceſſu executivo bezahlten Schadens dem Aſſecurirten iſt zuerkannt worden.

††) ſ. Hamb. Aſſecuranz-Ordnung Tit. XI. a. 1 & 2.

hat aber auch Exempel, daß dieſer eine Schadens-Klage eingeführet, wo ſie nicht Platz hatte, welcher die Aſſecuradeurs entgegengeſetzet, daß ſie weiter nichts, als den Riſtorno, zu leiſten hätten: und worauf auch im Gerichte geſprochen worden. Und hierüber iſt mir nachſtehender merkwürdiger Caſus zu Geſichte gekommen. *)

§ 451.

(* Die Hamburgiſchen Aſſecuradeurs, Chriſtian Hinrich Schlüter, Franz Hinrich Burmeſter und Johann Gerkens, hatten im Jahre 1745 an Johann Wybrandt für neutrale Rechnung auf Leinen 6000 m℔ gezeichnet; das Schiff ward aber nicht mit Leinwand, ſondern mit Korn beladen, und es verunglückte. Der Aſſecurirte wollte nun aus dem Grunde, daß hier ein reiner Schade wäre, wo es nicht, wie bey einer Havarie, auf die Beſchaffenheit der Waare ankäme, die Bezahlung der gezeichneten Summen fordern; Beklagte aber ſetzten ihm den 4ten Artikel Tit. I. der Aſſecuranz-Ordnung entgegen, und erboten ſich, weil die Leinen nicht in das Schiff gekommen, und alſo auch nicht verlohren gehen können, zum Riſtorno: Jedoch trugen ſie auch zugleich auf die Erſtattung der Koſten an, und die löbl. Admiralität fand darinn eine ſolche Gunſt der Rechte, daß ſie am 22 Junii 1747 den Ausſpruch gab:

Daß zwar Beklagte von angeſtellter Klage zu entbinden: iedoch, ihrem Erbieten zufolge, dem Kläger die empfangene Prämie, nach Abzuge eines $\frac{1}{2}$ pCt., zurück zu geben, dieſer aber ihnen die Advocatur- ſowohl als Procuratur-Koſten, ſalva moderatione, zu erſtatten ſchuldig. *)

§ 452.

Die zwote Action hingegen, die auf die Erfüllung des Contracts gehet, iſt vielen Exceptionen unterworfen, welche die Entſcheidungen der Proceſſe oft ſchwer und verworren machen.

Um

Um nun zu wiſſen, was bey entſtehenden Streitigkeiten für ein Urtheil zu fällen ſey, müſſen die Verbindlichkeiten der beyden Contrahenten wohl erwogen werden. Und, um dieſe Erörterung zu erleichtern, will ich gewiſſe Regeln, nach welchen die Vorſchriften der Rechte die Beſtimmung ſowohl den Klagen, als den Einreden geben, hieher ſetzen.

§ 453.

III. *Exceptio doli.*

§ VII) Die erſte Regel iſt dieſe: **Der Aſſecuradeur darf den Schaden nicht erſetzen, wenn ausgemacht werden kann, daß der Aſſecurirte, oder derjenige, welcher auf ſeinen Befehl mit dem Aſſecuradeur contrahirt hat, einen Betrug begangen habe.**

§ 454.

(* Es iſt hier nur die Rede von dem foro civili: denn von der peinlichen Ahndung eines Betruges beym Aſſecuranz-Geſchäffte ſoll an ſeinem Orte das Behufige abgehandelt werden. Auch rede ich nur von dem **Betruge**, weſſen ſich **der Aſſecurirte** ſelbſt anrüchtig gemacht hat, und welcher dargethan werden muß. Denn hat der Schiffer ein Schelmſtück begangen, worum der Aſſecurirte nichts weiß, und wozu von ihm noch weniger Vollmacht oder Auftrag gegeben iſt, ſo muß der Aſſecuradeur den Schaden tragen, und hat nur den Regreß an den Schiffer, †) der aber gemeiniglich ſehr ſchlecht ausfällt: zumalen, wenn derſelbe die begangene Schand-That mit ſeinem Leibe oder Leben dem Publico zu büſſen verurtheilet wird. Und hievon haben wir das klägliche Exempel von dem Schiffer Johann Nobel im Jahre 1717, von deſſen Beſtrafung ich bey den peinlichen Rechten reden werde: als weſſen, durch An-

†) ſ. Hamburgiſche Aſſecuranz-Ordnung Tit. 7. Art. 1. und Tit. 5. Art. 1.

ſteckung des geführten Schiffes, und durch Beſtehlung der Ladung, den Aſſecurirten wiederfahrner Schade von den Aſſecuradeurs, nach dem Belauf ihrer gezeichneten Summe, mußte bezahlet werden. *)

§ 455.

§ VIII) Den äuſſerſten Grad des Betruges begehet 1) derjenige, der die verſicherten Sachen mit Fleiß untergehen läſſet. (*Von dergleichen abgefeimteſten Bosheit, welche von einem Aſſecurirten dem Schiffer aufgegeben, und würklich ausgeübet worden, haben wir zu Hamburg vor 9 Jahren ein, faſt über die menſchliche Einbildung gehendes, Exempel gehabt, welches ich, ſeiner Merkwürdigkeit halber, aus den beyden Relationen, deren die erſte auf den Beweis, die zwote aber, da ſolcher Beweis geführet geweſen, auf die Losſchlagung der Aſſecuradeurs den Schluß gerichtet, hier im völligen Zuſammenhange einzurücken mich bewogen achte:

§ 456.

Relatio in Sachen Hetling gegen Lavezari und Kähler.

§ 1. Magnus Behring, ein Lübeckiſcher Kaufmann, hatte auf contrebande Waaren, welche er angeblich an Bord des von Hans Wohlert geführten, die Hoffnung genannten, Schiffes, von Lübeck nach Randers in Jütland abzuſenden willens geweſen, ein Capital von 25000 Mark Banco bey verſchiedenen Aſſecuradeurs verſichern laſſen.

§ 2. Dieſes Aſſecuranz-Geſchäffte ward reſpective durch Johann Hinrich Boeteſeur & Conſ. und durch Hinrich Auguſt Hetling beſorget, und zwar mit dem Unterſchiede, daß in der erſten Police die Clauſul: für der Mandatariorum eigene, oder ihrer Freunde Rechnung, eingerücket, in der letztern aber ſolche ausgelaſſen, und dagegen ſignificanter hineingeſetzet wurde: daß, wenn das Schiff an einen däniſchen

niſchen Wall zu ſtranden käme, ſo wenig die Aſſecuradeurs, als der Geaſſecurirte, der geborgenen Güther ſich annehmen könnten, ſondern es wie ein reiner Schade anzuſehen, den die Aſſecuradeurs gegen die Vorzeigung der Police, ohne einige andere Documenta desfalls zu verlangen, mit 98 pCt. zu bezahlen hätten.

§ 3. Es verunglückte nun das Schiff am 14 Dec. 1753. auf der Reiſe von Travemünde wirklich an einer däniſchen Küſte ohnweit Asnis, und der Schiffer ſagte vor dem Hardes-Voigt, vermöge eines zur Klage geführten Protocolli aus, daß ſie die Pumpe, da ſie vor Refsnör gekommen, probiret, aber kein Waſſer herausgekommen, worauf ſie ſich nicht in See wagen wollen, ſondern umgewendet, und nach Asnis gegangen, woſelbſt ſie ſich zu Anker geleget, das Waſſer aber im Schiffe zugenommen, und ſie ſich alſo im Boot ans Land retiriret. Die Urſache des Unglücks ſchreibet der Lootſe muthmaslich einem Loche zu, welches die Ratzen und dergleichen Ungezieſer müſſen ins Fahrzeug gemacht haben; und vom Schiffe und Guthe iſt, nach des Schiffers Ausſage, nichts auſſer den Segeln gerettet worden. Es hat ſich aber gefunden, daß einer, Waaß, als ſogenannter Paſſagier, der aber ein Handels-Bedienter des Einladers geweſen, einen Coffre gerettet, und mit dem Schiffer davon gegangen; auch die Bergung der übrigen Güther allererſt 10 Tage nach dem Unglücke, und zwar, auf Anmelden anderer Schiffer, von den Zoll-Bedienten veranſtaltet worden, weil der Schiffer ſelbiges gar nicht angezeiget, ſondern, wie gedacht, ſich davon gemacht.

§ 4. Es entſtunden demnach drey Proceſſe hierüber, die aber auf verſchiedene Art geführet wurden. In denen, zwiſchen Johann Hinrich Boetefeur & Conſ. an einem, und Joachim Kellinghuſen & Conſ. am andern Theile, entamirten,

und

und im Fortgange des Proceſſes combinirten, beyden Rechts=Händeln, welche von der Admiralität ſogleich, da dem Kläger die Producirung der Factura von der Einkaufungs=Rechnung war injungiret worden, durch deſſen Appellation ad Senatum gebracht ward, urgirten und beſcheinigten Beklagte, nachdem ſolcher Spruch confirmirt, in exceptionibus und duplicis peremtoriis ſolche momenta, woraus der angeſchuldigte Verdacht, daß 1) der Schiffer beſtochen, daß 2) das Schiff gebohret werden ſollen, und daß 3) die angeblichen contrebande Waaren, worauf die quäſtionirte Aſſecuranz geſchehen, nicht ins Schiff geladen worden, einen ziemlichen Grad der Wahrſcheinlichkeit erlangte. Sie ſchoben alſo den Beweis der Einladung, und des ehrlichen Verfahrens auf Aſſecuratum. Und daher geſchahe es, daß von der Univerſität Roſtock, an welche Senatus die Acta zu Einholung einer Urtheil geſchickt hatte, dieſe am 5 May 1758. nachſtehendermaaſſen erfolgte:

Würden Klägere binnen 2 Monate beweiſen, daß die verassecurirten Waaren wirklich in das Schiff geladen, und daß daſſelbe Schiff nach der Situation des Ortes, und der Beſchaffenheit der Witterung, auch Jahres=Zeit, aus unabhältlichen äuſſerlichen Urſachen, eigentlich nach Verſtand der Aſſecuranz=Rechte verunglücket, und fernerweit binnen gleicher Friſt behaupten, daß die Verklarung Ordnungsmäßig geſchehen, ſo müßte, ſalva reprobatione, inſonderheit wegen der Entweichung des Waaʒen, und was damit verbunden, weiter ergehen, was Rechtens.

und welche Urtel in reſtitutorio von beſagter Facultät am 10 Sept. 1759. dahin bekräftiget worden:

Daß es, des eingewandten Reſtitutions=Geſuchs unermeſſen, bey der Urtel vom 5 May vorigen Jahres lediglich zu laſſen;

woven

wovon zwar ad Cameram appelliret, aber von derſelben vorgängig ein Bericht abgefodert worden; und die Sache darauf ſeit 1761. in Stillſchweigen und Stecken gerathen, mithin die Aſſecuradeurs zu keiner Zahlung angehalten worden.

§ 5. Dahingegen wurde in dem dritten, zwiſchen Hetling an einem, und Lavezari und Kähler am andern Theile, erhobenen Proceſſe der eben beregte dolus malus nicht urgiret, ſondern Beklagte, oder vielmehr deren Sachwalter, verfielen, ſtatt deſſen, auf die Einrede, daß die Police blos auf des Mandatarii Namen geſtellet, und der fremde Mandans, für weſſen Rechnung die Aſſecuranz geſchehen, nicht mit ausgedrucket worden: welche, der Aſſecuranz-Ordnung entgegen laufende, Einrede aber in conventione eine condemnatoriam unumgänglich nach ſich zog; und Beklagte in die Nothwendigkeit ſetzte, die in conventione verabſäumte Anſchuldigung des doli mali nunmehr reconveniendo nachzuholen.

§ 6. Es iſt demnach im Fortgange des Proceſſes, welcher, da gleich nach zuerkannter hauptſächlicher Handlung dieſe Sache ebenfalls, wie die erſtere, an das Ober-Gerichte gekommen, folglich in dieſer Appellations-Inſtanz, wie gedacht, entſchieden war, und alſo auch in reconventione erörtert wurde, aus eben denſelben Gründen, und aus eben denſelben Urkunden, zum Behuf des angeſchuldigten doli, gehandelt worden, welche in den beyden andern Proceſſen beygebracht waren, und welche, wie gedacht, die auswärtige Urtheile veranlaſſet. Jedoch hatten ſie inzwiſchen noch eine ſchriftliche Relation von dem Stadt-Voigt Forſum zu Horeboe erhalten, worinn, nach den Belegen, verſchiedene merkwürdige data, zur Beſtärkung des doli, eingeführet waren. Und es war überhaupt dieſer Unterſchied: daß, anſtatt in erſtgedachten beyden Proceſſen, welche Boeteſeur m. n. angeſtellet, die angeführten Beweisthümer, von der Erheblichkeit zu ſeyn, waren angeſehen

ſehen worden, um dem Aſſecurato den Beweis, ſalva reprobatione der Aſſecuradeurs, aufzubürden, in dem Hetlingſchen caſu ſolcher Beweis den in conventione, wie gedacht, verurtheilten Aſſecuradeurs in reconventione war angemuthet, und von ihnen übernommen worden. Welchemnach es dermalen in judicando darauf ankommen wird, ob die von ihnen beygebrachten data von der rechtlichen Beſchaffenheit ſind, daß die Aſſecuradeurs zu deren angebotenen Beſtärkung durch Protocollen und Correſpondenzen zuzulaſſen, oder, ob ſie, nach des Aſſecurati Vorgeben, für irrelevant zu achten; da denn, in letzterem Fall, dieſe von der Reconventions=Klage zu entbinden, und zu Erhebung der deponirten Summen zu befugen; in erſterem aber, nach beygebrachten documentis, ob der Beweis vollſtändig geführet, oder etwa Aſſecuratus principalis zu einem Reinigungs=Eyde in puncto des ihm, qua correo nautæ, angeſchuldigten doli eines, zu Verbergung der nicht geſchehenen Einladung von Anfang an vorgehabten, muthwilligen Setzens des Schiffes auf den Strand, graviret und zuzulaſſen, zu beurtheilen ſeyn würde. Und alſo iſt die Beleuchtung der datorum, womit der dolus will bewieſen werden, das erſte, was bey gegenwärtiger Relation zu ermäßigen ſtehet.

§ 7. Es hatten nun die Aſſecuradeurs in libello reconventionali zu behaupten geſucht:

1) Daß die verſicherten contrebanden Waaren in das Schiff quæſtionis niemals verladen geweſen, und alſo das darüber ausgeſtellte Connoſſement für falſch und unrichtig zu halten.

2) Daß bey der Verunglückung des Schiffes ſowohl, als der Bergung, wie auch bey der nachherigen Verklarung, abſeiten des Behrings, ſeines auf die Reiſe mitgegebenen Handlungs-

lungs-Bedienten Waatz, und des Schiffers ſelbſten, wider-rechtlich, gefährlich und unerlaubt verfahren, und

3) daß eben dieſe angeblichen contrebanden Waaren, auf Ordre bemeldten Behrings, noch dazu von andern Kaufleuten bey mehrern Aſſecuradeurs, und alſo die nehmlichen Güther ſträflicherweiſe gedoppelt und zwiefach verſichert worden.

Und dieſe Sätze hatten ſie, in ſo weit nicht Aſſecurato der Beweis der affirmativorum obläge, ihres Ortes erweislich zu machen, über ſich genommen.

§ 8. Hierauf ward, nach erfolgender verneinender Antwort des Aſſecurati, und, da dieſer zum Beweis der Einladung nichts, als das Connoſſement, produciren zu dürfen, beſage der Police, behaupten wollen, am 13 Jun. 1759. interloquiret:

Würden Beklagte, modo Reconvenientes, dasjenige, was ihnen an ihrer Reconventions-Klage geleugnet worden, rechtlicher Art nach, erweislich machen, ſo ſoll ferner ergehen, was Rechtens iſt.

§ 9. Und zu der Parition ſchickten ſie ſich auf folgende Weiſe an:

Ad probandum 1. daß, da es hier in reconventione nicht mehr auf das Connoſſement, ſordern auf deſſen Unrichtigkeit, ankäme, ſie ſolche dociren wollten; übrigens aber von ſelbſt nur eine Beſcheinigung oder Erweislichmachung erfordert würde, in ſo weit die Rechte ſolche erheiſchten, da Aſſecurato, nach beygebrachtem Verdacht, affirmativam, nemlich die Einladung, zu beweiſen obliege. Und zu dieſer Beſcheinigung führten ſie nachſtehende data an:

a) Daß das Connoſſement von dem Schiffer in Lübeck unterſchrieben; daß ſolches auf Ordre des angeblichen Befrachters Magnus Behring laute; und daß der Schiffer kein Connoſſement behalten, ſondern ſelbiges dem benannten Behring gelaſſen,

laſſen, welcher ihm geſagt, daß es nicht nöthig wäre, es für ſich zu bewahren. Dieſe Sätze beweiſen ſie durch eine Relation des zu Anfangs genannten Stadt=Voigts und Königlich=Däniſchen Procuratoris, Forſum, zu Horeboe in Jütland, welchen ſie erſuchet, Erkundigung von der Sache einzuziehen, und durch des Schiffers Ausſage vor dem Hrn. Land-Rath Hattenbach zu Femern auf Burg vom 28 Januar 1754. (b. und c.) ſey aus dem von Michael Behring, der die ganze Ladung zu Randers in Empfang nehmen ſollen, gethanen gerichtlichen Geſtändniſſe offenbar, daß auch dieſer weder Connoſſement, noch Certe=Parthie, oder etwas dergleichen, das geſtrandete Schiff, oder deſſen Ladung betreffend, in Beſitz gehabt, oder geſehen habe. Sie berufen ſich hierin abermals auf des Forſums Bericht und die in demſelben befindliche extractus teſtimoniorum, und der geführten Correſpondenz zwiſchen beyden Behrings, in welcher letztern von andern Güthern verſchiedenes, hingegen nichts von contrebanden Waaren befindlich, noch eine Spur vorhanden, daß auch nur der 1000ſte Theil von den auf dergleichen Güther verſicherten 28000 Mark eingeladen worden. Aus welchem der Forſum den Schluß machet, daß die Connoſſementen, die der Schiffer an Mogens Biering, und einen Mit=Intereſſenten Schlick ausgegeben, bloß pro Forma und zum Präjuditz der Aſſecuradeurs ausgedacht, und angenommen worden. Dieſes gerichtliche Zeugniß, und dieſe Correſpondenz iſt noch nicht in extenſo beygebracht. Pars aber offeriret ſich zur Producirung derſelben, als welche nur der Weitläuftigkeit halber, und weil ſie Däniſch geſchrieben, bisher zurückgehalten waren. Hingegen legen ſie extractum Protocolli Burgenſis bey, nach welchem der Schiffer beym Verhör diſcurſive ſich verlauten laſſen: **Daß ſein Befrachter in Lübeck ein Schelm wäre;** und fügen dieſer Aeuſſerung zwey gerichtliche eydliche Zeug-

niſſe

niſſe bey, nach welchem einen Zeugniſſe die Wittwe Rahel Witten deponiret, daß der Schiffer NB. lange vorher, ehe er ſein Fahrzeug verloren, zu ihr geſagt: De Schelm iß my anſinnen, dat ick myn Fahrtüg henſetten ſall, auch daß ihr des Schiffers Frau erzehlet: ihr Mann hätte, als er 1753. nach Randers gehen ſollen, 1700 Mark mitgebracht, und ſollte das Fahrzeug hinſetzen oder ſtranden laſſen ꝛc. Johann Hinrich Walther bekräftigte, das letzte von ihr, der Witten, gehört zu haben. Auch wird endlich aus des Land-Raths Hattenbach Bericht an die Rente-Cammer des Schiffers Verlegenheit und Variation deduciret.

d) ſey aus der beygelegten Liſte des Geborgenen und dem producirten Auctions-Protocoll erſichtlich, daß das Wenige, ſo ſich an contrebande Waaren bey der Ladung geſunden, kaum ſo viel einzele Marken werth geweſen, als tauſende darauf verſichert worden.

Ad probandum II. legen hauptſächlich die Aſſecuradeurs die in tranſitu ad I. ſchon berührten Zeugniſſe der Rahel Witten, des Walthers und noch eines 3ten Zeugen, Schiffers Lorenz Bullen, als hieher allermeiſt gehörig, bey, und führen daraus ferner an:

a) Daß die Witten das von des Schiffers Frau ihr gewieſene Geld ſelbſt geſehen, womit der Schiffer wäre beſtochen worden, nemlich 4 Banco-Zettel, ein iedes von 100 Rthlr., und das übrige an Gold und Courant-Geld.

b) Daß des Schiffers Frau ihr geklaget und heftig darüber geweinet, daß ihr Mann das Fahrzeug hinſetzen ſollte, und daß ſie ihren Mann abgerathen, und gebeten, es nicht zu thun.

c) Daß ſie noch einen Zettel geſehen, worauf die Worte geſtanden: 1000 Mark, wenn das Aſſecuradeur-Geld käme.

d) Daß die Witten von des Schiffers Frau gehöret, daß dem Hinrich Maaß (dem das Schiff mit zugehöret) von dem Kaufmann eine Bohr mitgegeben werden ſollen, (welche aber nicht mitgekommen) womit das Schiff ſollte gebohret werden, daß, weil Zeugin es für eine groſſe Sünde gehalten, es ſchon damalen ihrem Beicht-Vater geſagt, welches, daß es ihm von der Witten erzehlet worden, auch Walther deponiret; imgleichen, was das Geld anlanget, auch Schiffer Bull atteſtiret;

e) Daß der Diener Waatzen, allem Anſehen nach, darum mit auf dem Schiffe geweſen, um das Schelmſtück zu vollführen, als welcher alleinig ſeinen Coffre in Sicherheit gebracht, und ſich retiriret, ohne Ausſage zu thun, oder ſich vor dem Gerichte ſehen zu laſſen. Dieſes letzten dati halber beziehen ſich Aſſecuradeurs abermals auf des Forſum Relation, und die darinn angeführten documenta, zu deren Producirung ſie ſich, wie gedacht, anerbieten;

f) Daß nicht nur dieſer Waatz das Schiff eiligſt verlaſſen, als ſie es auf den Strand zu ſetzen die Abſicht gehabt, ſondern auch eben daſſelbe vom Schiffer und Schiffs-Volke geſchehen, und allererſt 10 Tage nach der Verunglückung, die Bergung, auf anderer Schiffs-Leute Anzeige, von den Zoll-Bedienten habe veranſtaltet werden können;

g) Daß die erſte Verklarung coram Judice incompetente, auch nur bloß von dem Lootſen, Matroſen, und Koch-Jungen, die vermuthlich von nichts gewußt, nicht aber, wie Rechtens, von geſammtem Schiffs-Volke geſchehen, und dieſe niemals beſchworen. Auch dieſes datum iſt richtig, ſoll noch weiter bewieſen werden, und der ſchon angeführte Bericht des Herrn Hattenbach, wie auch die allererſt nachher vorgenommene, mit der erſten ſehr ſtreitende Ausſage des Schiffers bekräftiget es; Und endlich;

h) Daß

h) Daß das Schiff quæſt. ein gutes Fahrzeug geweſen, und an einer Stelle zugeſetzet worden, wo es keiner Gefahr unterworfen geweſen, ſondern die reine Tiefe vor ſich gehabt, welche Situation mit einigen dieſelbe erläuternden Neben-Umſtänden der Forſum aus des Stifts-Amtmanns Berner Relation nimmt, die alſo mit unter diejenigen documenta gehöret, zu deren Producirung die Aſſecuradeurs ſich erbieten.

Ad probandum III. führen ſie an:

a) Es ſey noch auf keine Weiſe glaubhaft dargethan worden, daß der Werth von 5000 Mark, als der von Aſſecuradeurs gezeichneten Summe, eingeladen; dagegen zeige

b) das anderweitige Connoſſement, daß auf dieſelbe Waare 20000 Mark bey andern verſichert worden. Dieſes wird vom Aſſecurato nicht geleugnet.

§ 10. Was hierauf in exceptionibus & duplicis abſeiten des Aſſecurati angeführet worden, beruhet, auſſer dem præjudicialiter wiederholten Satze: daß das Connoſſement allein hinreichend ſey, die Einladung zu beweiſen, und auſſer der generalen Anmerkung, daß des Forſums zuſammengeſtoppelte Relation partheyiſch und mit eigenmächtigen Concluſionen gegen die Aſſecuranz-Rechte ausgeſchmücket, gefolglich für Geld erkauft ſeyn ſolle, und alſo nichts releviren könne:

ad I. daß die Aſſecuranz ausdrücklich auf contrebande Waaren, die in Dännemark heimlich eingeführet werden ſollen, geſchehen, bey welcher es natürlich ſey, daß bey dergleichen Schleich-Handel von den dabey Intereßirten alle præcautiones genommen würden, um der Entdeckung, und damit verknüpften confiſcation, und Beſtrafung, auszuweichen. Daher ſey es

ad a) nicht zu verwundern, daß dem Schiffer keines von den in Lübeck gezeichneten Connoſſementen mitgegeben worden, zumalen da keine Gefahr, von Capern genommen zu

werden, vorhanden, und er, im Fall einer behaltenen Reiſe, die eingenommenen Güther abzuliefern, nicht ſchuldig geweſen, bevor ihm zu Randers eines ſeiner gezeichneten Connoſſementen vorgeleget worden;

ad b & c) eben daher ſey es auch nicht zu verwundern, daß Mich. Behring, der die Ladung in Empfang nehmen ſollen, zur Zeit der Verunglückung weder Connoſſement, noch Certe-Partie gehabt, oder, falls er ſie auch gehabt, dennoch zu haben geleugnet, weil er ſich ſonſt, als ein däniſcher Unterthan, ſelbſt in Unglück gebracht haben würde; zu vermuthen ſey es auch, daß Mich. Behring von dem ganzen Schleich-Handel nichts gewußt, ſondern davon durch den mitgeſchickten Handlungs-Diener Waatz, allererſt, nach glücklicher Landung, unterrichtet, und mit den nöthigen Documenten, als Certe-Partie, Connoſſementen, Facturen ꝛc. verſehen werden ſollen; welcher aber bey der Verunglückung nicht gerathen gefunden, ſich weiter bey dem Schiffe aufzuhalten, oder nach Randers zu gehen, ſondern ſeine Perſon und Coffre in Sicherheit zu ſetzen getrachtet. Eben ſo wenig ſey es gerathen geweſen, hievon in der Correſpondenz etwas zu erwehnen. Der Schiffer habe ſeinen Befrachter nur conditionate, ſc. wenn er ihm Contrebande eingeladen, für einen Schelm geſcholten, wie aus deſſen Zeugniſſe erhelle; Die Zeugniſſe der Rahel Witten und des Joh. Hinr. Walthers wären Gewäſche und Zeugniſſe von Hörſagen, welche nichts gölten;

ad d) ſey es ein gar ſeltſamer Schluß: Von den geſtrandeten Güthern ſey wenig geborgen; ergo wäre das Connoſſement unrichtig und falſch.

ad probandum II. wird geantwortet:

1) inconceſſo poſito, der Schiffer hätte nicht alle mögliche Sorgfalt zur Salvirung angewandt, ſo würde doch ſolcher Unfleiß, nach der Police, Aſſecurato nicht zu Laſten kommen, weil die

die Aſſecuradeurs dergleichen Verſäumung, ja gar den Muthwillen des Schiffers über ſich genommen, der ohnedies von ihm nicht zu vermuthen wäre, da er mit dem Schiffe ſein Brod verdienen müſſen;

2) die reine Tiefe hätte nicht verhindern können, daß nicht ein zerlöchertes Schiff ſo viel Waſſer in ſich gezogen, daß es ſinken müſſen, als wozu weder Klippen noch Felſen erfodert würden;

3) ſey in der Police expreſſe ſtipuliret, wenn das Schiff auf däniſchen Wall zu ſtranden käme, ſo könnten ſich ſo wenig Aſſecuradeurs, als Aſſecuratus, der geborgenen Güther annehmen. Es hätten ſich alſo auch weder der Schiffer, noch ſein Volk, noch der Handlungs-Bediente, der Bergung anmaaſſen können: daher es dann geſchehen, daß ſolche allererſt 10 Tage nach der Verunglückung unternommen worden; und daß ſo wenig geborgen ſey; indem die See in den 10 Tagen die übrigen Güther ſo weit weggeſpühlet haben könnte, daß kein Berger ſich unterfangen dürfen, derſelben in der See weiter nachzuſuchen. Der Coffre des Waatz ſey in der Aſſecuranz nicht mit begriffen, und alſo hievon die Frage nicht;

4) auf die Verklarung des Schiffers habe man nicht nöthig zu antworten, ſie ſey in der Convention zur condemnatoria für gültig angeſehen;

ad probandum III. wird erwiedert, in combinatis reliquis actis wäre durch Beybringung der Factura und Einkaufungs-Rechnung vollſtändig erwieſen, daß der Werth der Ladung 31529 Mark ſich erſtrecke.

Votum.

§ 11. In der Beleuchtung der hinc inde angeführten momentorum ſcheinet nun zwar für Aſſecuratum zu ſeyn:

einmal, daß er, ratione membri I. & III. probandorum, die Clauſulam der Police, daß nichts, als das Connoſſement, zu produciren, für ſich habe; und daß durch die in den beyden

andern Proceſſen producirten documenta der Werth der verſicherten Güther bewieſen ſey: wogegen die artificiale probation nichts releviren könne; zumalen bey einer Aſſecuranz auf Contrebande, wobey freylich andere Præcautiones und Geheimniſſe nöthig ſind, als bey ſonſtigen dergleichen Contracten; und daß,

zweytens, auch, ratione membri IIdi, die Clauſul, daß man um keine Bergung ſich bekümmern ſolle, dem Aſſecurato das Wort ſpreche, und die dagegen beygebrachten Zeugniſſe von Hörſagen, imgleichen Auctions-Protocolle, worinn doch einige Contrebande ſpecificiret ſind, u. d. g. ſo wenig, als der Bericht des Forſums, zu attendiren ſeyn mögten.

Allein, es muß hier vor allem

1) notabeniret werden, daß auf des Aſſecurati argumenta des producirten Connoſſements und der Clauſul in der Police ſchon in conventione aller rechtliche Egard genommen worden; daß aber bey angeſchuldigtem dolo ietzo in reconventione, und in terminis des einmal zugelaſſenen Beweiſes, gehandelt werde; wobey es auf den Beweis des doli, und, daß die in dem Connoſſement und in den Facturen erwehnten Waaren wirklich in das Schiff nicht eingeladen worden; imgleichen, ob, dieſes Mangels halber, folglich præmeditato conſilio & conſenſu aſſecurati, ſelbiges auf den Strand habe ſollen geſetzet werden, und wirklich auf däniſchen Wall geſetzet, mithin auch die Clauſul: mit der Bergung ſich nicht zu befaſſen, in gleicher gefährlichen Gefliſſenheit, und bloshin zum Betruge der Aſſecuradeurs, der Police einverleibet ſey, ankommt: und wobey auch Zeugen de auditu nicht zu verwerfen, vielmehr, bey ſo vielen andern adminiculantibus, zur Beſcheinigung etwas beytragen können. Hat nun

2) ſo gar, bey der in den andern Proceſſen, ſogleich opponirten exceptione doli, dasjenige, was beygebracht worden,

den, den auswärtigen Urtels-Verfaſſern, und beyden Referentibus, ſo ſehr in die Augen geſchienen, daß ſie dem Aſſecurato den Beweis, wie vorhin erwehnet, aufgeleget; und iſt inſonderheit des Waatzen Mitſchickung und Flucht, da er ſich auch in Lübeck nicht ſehen laſſen, noch daſelbſt als Zeuge ſich ſiſtiret, ein ſolches Factum, welches gedachte extranei ſich als inquiſitions-mäßig ausgemerket; ſo kann, meines Ermeſſens, noch weniger ſolches alles für irrelevant gehalten, noch den Aſſecuradeurs geweigert werden, die Belegen, worauf ſich des Forſums relation beziehet, nemlich gerichtliche Zeugniſſe und Correſpondenz, zur Beſtärkung des durch eine rechtskräftige Urtel übernommenen Beweiſes, zu produciren, zumalen da,

3) um alles nach den Rechten kurz zuſammen zu faſſen, zwar de regula, und wenn bona fide verfahren worden, zum Beweiſe über die Verunglückung eine beeydigte Auſſage des Schiffers, und derer, die mit ihm an Boord geweſen; ferner zur Beſcheinigung, daß die verſicherten Waaren ins Schiff geladen worden, das Connoſſement, und endlich zur Beſtimmung des Werthes die Facturen hinlänglich ſind: hingegen, wenn, wie in gegenwärtigem Falle, gefährliche Abſichten bey der Abladung eines Schiffes, und ſonſtige Bedenklichkeiten, irgends wahrſcheinlich gemacht worden, jene Regel ihre Abnahme darinn leidet, daß die Verunglückung des Schiffes, als durch unvermeidliche Unglücks-Fälle veranlaſſet, und die wirkliche Einladung der verſicherten Waaren ſo hinlänglich und ſo überzeuglich bewieſen werden muß, daß darüber nicht der geringſte Zweifel obwalten könne. Dieſes können die Connoſſemente ſo wenig, als die Facturen, leiſten, und hier kommt noch hinzu, daß ſo wenig 1) der Schiffer ſein Journal beeydiget, als wenig 2) alle Umſtände in der Verklarung angedeutet; ſondern, daß er 3) allererſt nachher ein und anderes zu erzehlen, faſt compelliret werden müſſen; anbey 4) ſämmt-

liche am Boord des Schiffes befindliche Leute ſich nicht zum Zeugniſſe ſiſtiret; ferner 5) der Waatz flüchtig geworden; hingegen 6) die Rahel Witten die gravirlichen Facta nicht nach der Verunglückung, ſondern lange vorher, erzehlet; und ihre Auſſagen beendiget, auch ſehr ſpecifice darinn deponiret; und endlich 7) der Paſſus des Lohns des Schiffers, weil er utrinque zugeſtanden, das factum vom Bohren ſehr wahrſcheinlich macht, weil die Vermuthung des Lootſen, daß es von Ratzen und Mäuſen eingefreſſen, ſehr entfernt iſt, und bey dem guten Zuſtande des Schiffes nicht einmal zu präſumiren; gefolglich in Reſponſis Roſtochienſibus eins mit dem andern conciliiret wird; nicht weniger 8) die Situation des Ortes, wo das Unglück ſich zugetragen, ſehr beträchtlich iſt; woher auch 9) ſelbiges nicht zu Grunde geſunken, ſondern faſt mit der ganzen Ladung, wie die Amts-Protocolle zeigen, gerettet worden: Solchemnach denn, und weil den Aſſecuradeurs der Weg ehender zu erweitern, als zu verſperren iſt, um ihren Beweis, wo nicht vollſtändig, doch ad juramentum purgatorium partis adverſæ hinreichend zu machen, ſo wollte ich ſie zur Producirung der Documentorum zulaſſen.

§ 12. Ein petitum interimiſticum iſt hiebey noch zu erwegen. Kläger will gerne die finita conventione deponirte Summe heben. Beklagte bitten um ein gleiches, und opponiren jenem die Unwiſſenheit, ob die vorgeſchlagenen Bürgen Krochmann und Sucke erbgeſeſſen ſind. Hull iſt unterdeſſen ſelbſt inſolvent geworden, und Krochmann drücket die Laſt der Bürgſchaft bey der Inſolvenz des Hetlings, welche von beyden an die Curatores Bonorum geleiſtet worden, und worauf er der Curæ entſchlagen, mithin das rubrum Protocolli auf ihn ſelbſt niederſetzen zu laſſen gebeten. Indeſſen pfleget man doch gerne zur Caution zuzulaſſen, und daher wollte ich Kläger

ger zu der Darlegung der Erbgeſeſſenheit vorher anweiſen. Er mag denn andere, die judicio & parti adverſæ annehmlich und unverwerflich ſind, vorſchlagen. Dieſen Punkt alſo, nebſt der zu verändernden Rubrik, mit eingeſchloſſen, würde die ſententia interlocutoria, wie folget, lauten:

In Sachen Johann Hinrich Auguſt Hetling, Klägers, Appellaten, modo Reconvenienten, eines, e. u. w. Theodor Lavezzari und Jochim Kähler jun. Beklagten, Appellanten, modo Reconvenienten, andern Theils, interloquiret E. E. Rath auf vorhin genommenen Schluß der Acten zu Recht: Würden beklagte Reconvenienten diejenigen Urkunden und Belege, worauf ſie ſich in paritorio bezogen, in glaubhafter Form beybringen, wie ſie in proxima poſt ferias zu thun ſchuldig, ſoll ferner ergehen, was Rechtens iſt. In Anſehung des petiti interimiſtici aber, um die deponirten Summen gegen fidejuſſoriſche Caution zu erheben, iſt zuvörderſt Reconvenient die Erbgeſeſſenheit der vorgeſchlagenen Bürgen in derſelben Zeit-Friſt zu erhärten pflichtig, und ſoll, wenn ſolches geſchehen, auch hierüber erkannt werden. Auch wird Dno Protonotario nunmehro das rubrum Protocolli wieder auf Johann Hinrich Auguſt Hetling zu ſetzen committiret.

Und nach dieſem grundveſten Voto ward denn auch der Spruch Rechtens am 14 Jul. 1760 in Senatu abgegeben: dieſem auch, auf übernommene Weiſe, zu Behuf einer Abſolutoriæ der Aſſecuradeurs von der Schadens-Klage, und zur Erhebung der in Conventione deponirten Gelder, ein ſolches Genügen geleiſtet, wie eins mit dem andern aus dem darauf abgeſtatteten nachſtehenden Voto zu erſehen iſt, welches bey der Schluß-Relation in dieſer Sache iſt abgeſtattet worden.

Votum.

1. Es erhellet aus den verleſenen Auszügen der von den Aſſecuradeurs per Sententiam vom 14 Jul. a. pr. injungirtermaaſſen producirten Urkunden, und ich werde in rationibus decidendi ſie wiederholen, daß alle und iede data, worauf ſie ſich in dem übernommenen Beweis des dem Aſſecurato angeſchuldigten doli, ſowohl in der Nicht-Einladung der verſicherten Contrebandes, und des daher für falſch zu achtenden Connoſſements, als der mit dem Schiffer colludirten Setzung des Schiffes auf einen Strand, wo die volle Tiefe geweſen, berufen, ſolchergeſtalten, wie ſie angegeben worden, insgeſammt und buchſtäblich verificiret ſind.

Dieſe Urtel iſt in rem judicatam gegangen, und Kläger hat, ohne davon ein remedium zu ſuchen, oder ſich einen Gegen-Beweis zu reſerviren, bloshin die paritionem in ſeinen Receſſen gebeten. Es kann auch keine Reprobation hier Statt finden. Und daß Kläger ſolche auch nicht leiſten, oder etwas anders, als das producirte Connoſſement, zu Beweiſung ſeines Intereſſe und der Einladung für ſich habe, oder allegiren könne, noch wolle, das hat er iterum iterumque wiederholet: mithin auch, als ihm der Beweis der Affirmativæ in dem andern Proceß von Bötefeur contra Kellinghuſen & Conſorten injungiret worden, davon ad Summa imperii dicaſteria appelliret.

2. Gegen die relevance der zum Beweiſe beygebrachten datorum mag alſo von ihm weiter nichts geſaget werden. Judex hat ſie dafür angeſehen: und es kömmt alſo darauf an, ob hier plena, oder ſemiplena probatio geführet worden; mithin erſteren Falls für die Aſſecuradeurs definitive zu ſprechen, oder letzteren Falles dem Aſſecurato der Reinigungs-Eyd anzumuthen. Zu Behuf des letzteren könnte zwar in dem Falle, da hier nur eine Wahrſcheinlichkeit ſeyn mögte,

mögte, angeführet werden, daß ein ieder præſumtionem bonitatis vor ſich habe, und ſeine Ehre durch einen Reinigungs-Eyd ehender zu retten, als ſie ihm nehmen zu laſſen, die Befugniß habe. Allein, wie überhaupt præſumtiones ſpeciales eine generale unkräftig machen, Böhmer de colliſ. præſumt.: ſo ſind in Actis, und zwar in des Aſſecurati eigenen Briefen, ſolche data, welche ihn ganz gewiß eines zu beſorgenden Meineydes ſchuldig machen; und, wenn ſingula & adminiculantia zuſammen genommen werden, ſo kann der geführte Beweis wohl nicht zu einer probatione ſemiplena gerechnet werden. Dieſe pfleget man in teſte unico, in fama, in litteris privatis, u. ſ. w. wenn iedes derſelben allein iſt, Müller ad Struvium exerc. 28. libr. 22. tit. 3. § 5. not. 5., zu ſetzen: Eine plena aber wird nicht allein per duos teſtes, ſondern auch per inſtrumenta, quæ probationes indubitatæ appellantur l. 11. C. de fide inſtr. per confeſſionem, per rei evidentiam, und per præſumtionem juſtam probati geführet, ib. not. x. und eine ſemiplena wird durch adminicula, zumalen in probatione negativæ, zur plena. idem exerc. 28. libr. 22. tit. 5. § 41. not. x.

3. Dieſes zum voraus geſetzt, iſt hier, meines Ermeſſens, eine ſo plena, als ſie in cauſis difficilis probationis, wohin auch dolus gehöret, und in probatione negativæ der nicht geſchehenen verſchriebenen Einladung, kann geführet werden. Und, wie Carpz. in Proc. tit. 12. art. 2. n. 26. ſehr wohl ſaget:

„gratum fore tam judici, quam litigantibus, ſi, quænam probatio ſit pro ſemiplena habenda, certa regula præſcribi poſſet.

ſo iſt, wenn man auch die Sache für ein Problem anſehen ſollte, iedoch das gewiſſenhafte arbitrium eines Judicis, nach

Beleuch-

Beleuchtung der Perſonen, Geſchäffte und Umſtände, die einzige Regel, welche in leg. 3. § 2. ff. de teſtibus, wie folget, ganz emphatiſch ausgedrücket iſt:

Ejusdem quoque Principis (ſc. Hadriani) extat reſcriptum ad Valerium Verum de excutienda fide teſtium, in hæc verba: Quæ argumenta, ad quem modum, probandæ cuique rei ſufficiant, nullo certo modo ſatis definiri poteſt, ſicut, non ſemper, ita ſæpe ſine publicis monumentis cujusque rei veritas deprehenditur, alias numerus teſtium, alias dignitas & auctoritas, alias veluti conſentiens fama confirmat rei, de qua quæritur, fidem. Hoc ergo ſolum tibi reſcribere poſſum ſummatim, non utique ad unam probationis ſpeciem & cognitionem teſtatim alligari debere: ſed ex ſententia animi tui te æſtimare oportere, quid aut credas, aut parum probatum tibi opinaris.

4. Aus dieſem Geſichts=Punkte des Arbitrii haben Judices extranei in der andern Aſſecuranz=Sache, die mit der itzigen connex iſt, und auf einerley Grunde beruhet, den Aſſecuratum zu keinem Eyde qualificirt gehalten, ſondern, einen förmlichen Beweis zu führen, ihm injungiret, weil er des doli per præſumtiones fortiſſimas wäre graviret worden. Hier muß alſo, da er keinen Beweis führen kann, noch will, auf den Beweis der Aſſecuradeurs allein, der nunmehro, wie in der andern Sache nicht geſchehen war, durch die Relata, nemlich durch Zeugniſſe und Briefe, geführet worden, regardiret werden; da ſonſten, wenn nicht ihr Advocat in beyden Proceſſen ganz differente Wege gewählet, und nur in dem ietzigen, wie in dem andern, exceptionem doli gleich in conventione geführet, die affirmativa dem aſſecurato gleichfalls competiret hätte. Und es iſt ſchon eine ſehr

ſchwere

ſchwere und läſtige Sache geweſen, negativam, wozu ſich die ietzigen Reconvenientes poſt condemnatoriam in conventione erboten, ſolchergeſtalt, wie geſchehen, zu beweiſen.

5. Siehet man hier nun zuvörderſt die Perſonen und das Geſchäffte an, ſo gehöret einmal die Aſſecuration vorzüglich zu den contractibus bonæ fidei, wobey dolus contractus cauſam dans ſelbigen null und nichtig machet. Die Aſſecuradeurs haben ihrem Aſſecurato zu guter Treue gezeichnet. Sie ſind als Pupillen anzuſehen, deren Ober-Vormundſchaft der Richter führet. Er, und ſein Schiffer aber, imgleichen der Handlungs-Diener Waatz, ſind Perſonen, die nach der Art, wie das Geſchäffte getrieben worden, und, wie ſich der Ausgang gezeiget, per confeſſiones proprias, per teſtes, per protocolla judicialia, und per evidentiam corporis delicti, nemlich der Inventarien über das Eingeladene und Geborgene dergeſtalt anrüchtig geworden, daß man eines ieden Verfahren pro doloſo, ihre zuſammengeſetzte Handlung aber für eine verabredete colliſion allerdings anſehen muß. Und dieſes ſoll nun aus den Umſtänden ad ſingulum probatum gezeiget werden.

6. Es ſind zwar deren drey. Man kann aber das erſte und dritte wohl zuſammennehmen, weil eines aus dem andern flieſſet, und auf den Beweis beruhet, daß die Einladung der auf 2 Policen bis auf 25000 Mk. verſicherten Güther nicht geſchehen, und daß alſo das gedoppelte Connoſſement falſch, und verleitlich zum Schaden der Aſſecuradeurs gezeichnet worden, auch daß es Aſſecuratus in gleicher Gefliſſenheit weder dem Schiffer mitgegeben, noch an den Empfanger in Randers geſchicket habe.

7. Hier iſt alſo 1) *Confeſſio extrajudicialis* in ſeinen Briefen vorhanden, woraus erhellet, daß nicht er, ſondern ſein Bruder, Mich. Behring, in Randers, derjenige

geweſen,

geweſen, der ein Schiff zur Befrachtung zuerſt bey andern, und hernach bey ihm, ſeinem Bruder, dem ietzigen Aſſecurato, geſuchet, und es von ihm angeſchaffet erhalten: daher auch die Certe-Partie auf Michael Behring lautet; Mogens aber zwar auch für ſich einige Waaren laden, und davon Nachricht geben zu wollen, ſich vorbehalten, hingegen weder des einen, noch des andern, ſeinen Bruder nachher benachrichtiget, dem er doch ſolches ex promiſſo hätte ſchreiben müſſen, weil er ihm die reſpective Löſch- und Verladung aufgetragen. Dieſes war wohl das wichtigſte, und hatte er dariun ſeinen Bruder gewählet, ſo konnte und muſte er noch vielmehr ihm die Documenta, und vornehmlich das Connoſſement, zuſchicken, als worinn nichts gefährliches von Contrebanden ſtand; ja durch weſſen Unterricht er bey dem Schleich-Handel deſto ruhiger hätte seyn können: welchem allen noch hinbey tritt, daß er nicht einmal ſeinem Mandatario, Hettling, die Inſtruction gegeben, über das, was zwiſchen ihm und ſeinem Bruder tractiret worden, etwas poſitives zu ſagen, ſondern daß dieſer mit einem: Vielleicht, Vermuthlich u. d. g. über alle Facta ſich expliciret; mithin allererſt ſein eigenhändiger Schrift-Wechſel, welchen der Bruder, als er dazu gerichtlich compelliret worden, produciret, die Wahrheit hervorgebracht habe. Dieſes hat er aber darum nicht gewaget, weil der Bruder ſogleich durch das Connoſſement die Unrichtigkeit würde geſehen haben; und dem er noch überdies, in Anſehung des Schlickiſchen nicht eingeladenen Eiſens, einzubilden geſucht, daß er mit keinen Contrebanden zu thun hätte.

Hier iſt 2) des Aſſecurati *confeſſio judicialis & extrajudicialis* vorhanden, daß er ſeinem Kaufdiener, Waatz, das weitere committiret gehabt, auch daß dieſer, nach ergriffener Flucht, bey ihm in Lübeck ſich eingefunden, und ihm die Verklarung gebracht. Wäre nun die Sache, und

daß,

daß, der Contrebanden halber, er alſo, wie geſchehen, in Anſehung des, weder dem Schiffer mitgegebenen, noch an den Befrachter und Empfänger geſchickten, Connoſſements verfahren, richtig, ſo hätte ja dieſer Waatz zur Ausſage in Lübeck müſſen ſiſtiret werden. Die Verſchweigung der Contrebande, und die daher befürchtete Beſtrafung, konnte ihn hieran nicht hindern; denn es war ohnedies ſchon offenbar, daß Contrebande geladen geweſen. Majus vel minus konnte ihn alſo nicht abſchrecken. Allein ſeine eigene Beängſtigung, und fama de vita ante acta, ſchreckete ihn davon ab, damit nicht offenbar werden ſollte, daß er keine mehrere und nicht ſo koſtbare Contrebanden eingeladen, als die gezeichneten Summen importirten, und daß er ein falſches Connoſſement gebrauchen wollte, um der letztern Einladung damit zu beweiſen. Waatz iſt alſo mit dem Aſſecurato correus, und dieſer wird es durch ihn noch ſtärker, zugleich aber durch den Schiffer, welcher, ſo pretieuſe Waaren geladen zu haben, nicht weiß, und der entweder ſimulate, daß er überall um keine Contrebande gewußt, oder gefliſſentlich, und zu ſeiner vermeinten Diſculpirung, den Aſſecuratum, der ihm mitgegebenen Contrebanden halber, für einen Schelm declariret.

Hier iſt 3) ein umſtändliches Zeugniß des Mich. Behrings vorhanden, daß er von keinen Contrebanden, am wenigſten aber von den aſſecurirten, etwas gewußt, noch iemals habe aſſecuriren laſſen, ſondern daß es ſeine, durch den Bruder verſchriebene, Waaren geweſen, womit das Schiff hauptſächlich befrachtet worden; und daß ihm ſein Bruder von neuen mitgegebenen Waaren, wie er verſprochen gehabt, nichts berichtet, die vermuthlich aber von geringer Importance geweſen.

Hier iſt 4) eine Liſte des Geborgenen, und ein Auctions-Protocoll vorhanden, aus welchem erhellet, daß ſolche Pretioſa,

tioſa, als veraſſecuriret worden, im Schiffe nicht geweſen; da iedoch das mehreſte, weil das Schiff an Land geſetzet ſich befunden, geborgen worden. Und von allen dieſen findet ſich nicht eine Parcele in den Protocollis. Und von den gefundenen hingegen findet ſich keine in der Fattura. Denn nach der ad Acta in S. Bötefeur contra Kellinghuſen producirten Fattura haben die Waaren aus reichen und ſchweren Taften, Droguetten, Bombaßin, allerhand Sammitten und Plüſſen, Gros de Naples, Holländiſch Leinwand, Tabattiers, Collieren, brodirten Sachen, Battiſten u. d. g. beſtehen ſollen, die über 30000 Mark angeſchlagen ſind.

Nimmt man nun alſo confeſſionem ipſius partis, des Waatzen und des Schiffers, mit der jurato allenfalls zu beſtärken verſprochenen, vermuthlich aber, wegen der producirten eigenhändigen Briefe, nicht nöthig erachteten, Beſtärkung, ad Acta gebrachten Auſſage, und Unterricht des Mich. Behrings, mit den gerichtlichen Protocollis zuſammen, ſo iſt der Beweis, ſo viel in einer Sache von ſolcher Beſchaffenheit, und die ſo künſtlich und verdeckt getrieben worden, auch bey übernommener negativa möglich iſt, darüber vorhanden, und zeiget ipſa rei evidentia in der Art, der im Schiffe gefundenen Güther, daß zwar andere Contrebande von geringerem Werthe, nicht aber unter ſolchem Namen, als die veraſſecurirten Waaren angegeben worden, eingeladen geweſen, mithin das Connoſſement für falſch zu halten; eben darum aber, und nicht um der Contrebande Eigenſchaft überhaupt willen, dem Schiffer nicht mitgegeben, und auch nicht an den Empfänger, der ohnedies ganz andere, nur auf 637 mℊ ſich erſtreckte, Waaren vermuthet gehabt, zugeſandt worden.

8. Und, da hierinn cardo rei hauptſächlich verſiret, ſo muß dieſes, wenn man auch nicht auf das probatum ulterius, in Anſehung der gefliſſentlichen Setzung des Schiffes, mit

mit achten wollte, allein hinreichend ſeyn, für die Aſſecuradeurs die Sentenz abzugeben.

Füget man aber dieſes probatum dem vorigen noch hinzu, ſo kann zu einer ſolchen Sentenz um ſo weniger Zweifel obwalten; da ſowohl die prämeditirte Abſicht, das Schiff ohne Noth und gefliſſentlich zu ſetzen, und die Strandung nicht zu melden, noch ſich ums Bergen zu bekümmern; als das wirklich geſchehene gefliſſentliche Setzen; deſſen verſäumte Anmeldung, und die unterlaſſene Bergung zu einer ſolchen Deutlichkeit gebracht worden: daß Aſſecuratus daran nicht Theil gehabt zu haben, juramento ſich ebenfalls nicht purgiren, oder, bewandten Umſtänden nach, dazu gelaſſen werden könne.

1) Die Abſicht, ein ſo ſträfliches Verfahren zu begehen, beweiſen a) drey beſchworne eydliche Zeugniſſe, nemlich der Witten, des Walthers, und des Schiffers Bulls. Denn, ob ſie zwar alle nur de auditu zu ſeyn anſcheinen mögten, und Aſſecuratus das Ausgeſagte für ein Frauens-Gewäſche ausgiebt, ſo iſt doch einmal teſtimonium fœminarum, wo es nicht auf ſolennia, ſondern auf veritatem dicendam ankömmt, ſo gut, wie ein teſtimonium maſculorum. Nächſtdem iſt hier cauſa difficilis probationis, worinn allemal und inſonderheit Zeugen vom Hörſagen, p. l. 28. ff. de probat. & l. 2. § 8. de aqu. & aqu. pluv. arc., zugelaſſen werden. Und endlich iſt doch auch das Zeugniß der Rahel Witten, einer 65jährigen Frauen, ein teſtimonium de viſu, ja, wenn man es ſo nennen will, de tactu & lecto. Sie hat nicht nur von dem Schiffer, daß ihm Mogens Behring das Schelmſtück angemuthet, ſondern auch von ſeiner eigenen Frauen, die gewiß ihren Mann, gegen die Wahrheit, nicht würde beſchuldiget, noch ſich ſo betrübt bezeiget haben, daß ihr Abrathen fruchtlos geweſen, die wirklich von dem Aſſecurato vorgenommene, und von dem

Schiffer untergangene, Corruption, und zwar nicht obenhin, ſondern ganz namhaft, auch mit Vorzeigung des Geldes, gehöret; ſondern ſie hat das Geld geſehen, und mit dem Zettel des ferner verſprochenen in Händen gehabt. Sie hat es den beyden andern Zeugen erzehlet, ja gar ihrem Beicht-Vater kund gemacht, der vermuthlich, ob prætenſum ſigillum confeſſionis, der Obrigkeit es nicht angekündiget. Erdichtet kann ſie es auch nicht haben; denn wie kann ſie auf die ganze Sache, auf den Schiffer, und auf den Namen Behring kommen, wenn ihr dieſes alles nicht vom Schiffer wäre geſagt worden? Und von wem hat ſie, und des Schiffers Frau, die es mit Betrüben erzehlet, es anders wiſſen noch hören können, als von dem inducirten, und noch zweifelhaft in ſeiner Entſchlieſſung geſtandenen, aber doch dahin verleiteten, Schiffer? Und noch weniger iſt ſie verdächtig, da ſie nicht poſt litem motam, ſondern lange vorher, und ehe das Schelmſtück vollführet, das Erzehlte gehöret und geſehen zu haben, bezeuget; welches die Rechts-Lehrer bey einem ſolchen Zeugniſſe nur erheiſchen. Menochius in cauſ. arbit. caſu 475. n. 13. ſqq. Sie hat ferner in ihrer Auſſage nicht vacilliret, noch die Worte auf Schrauben geſetzet; ſondern poſitive, und ad ſpeciales articulos, mit denſelben Worten und Umſtänden eydlich coram judicio alles ſo wiederholet, wie ſie es den andern Zeugen geſaget, und wie dieſe es von ihr gehöret zu haben eydlich bekräftigen: ja unter dieſen ſagt der eine, Bull, noch über dieſes aus, daß der Schiffer in Lübeck darüber bekümmert geweſen, daß er ſolle ſchweren müſſen; woher er denn auch die Verklarung nicht beſchworen, und einen judicem incompetentem, dem er unterweges auf ſeiner Flucht ſich dargeſtellet, keinen Eyd zu begehren, verführet hat. Und wollte man gleich hier das dubium aufwerfen, es könnten weder Schiffer, noch deſſen Frau, den Aſſecuratum durch

ihre

ihre Erzehlung graviren, ſo iſt doch auch die Antwort darauf dieſe: Es iſt das Geld wirklich gezeiget. Zur Parade iſt es gewiß nicht vorgewieſen. Denn was könnte für eine Abſicht dabey geweſen ſeyn, wenn der Schiffer es etwan auf eine ehrliche Weiſe acquiriret, und es ſein eigen geweſen? non datur neque tertius, neque tertium. Es kann kein anderes Geld, als des Behrings, geweſen ſeyn. Und ſolches arguiren a) alle vorhin ad 1mum erwehnte, und hier ad 2dum folgende Umſtände. b) Will zwar dieſe Witten, daß der Bohrer, welcher mitgenommen werden ſollen, und welchen der Aſſecuratus ſelbſt mitgegeben zu haben beſchuldiget wird, wirklich mitgenommen ſey, nicht bejahen. Wenn man aber betrachtet, daß wirklich dem Loche im Schiffe vom Lootſen die Ausfüllung deſſelben mit Waſſer, nebſt dem darauf erfolgten Setzen, will zugeſchrieben werden; und daß dergleichen Loch von Ratzen und Mäuſen, die ihre Nahrung ohnedies im Schiffe gehabt, und die ein ſolches Loch, daß das Schiff dadurch auf einmal voll Waſſers geworden, natürlicherweiſe wohl nicht können verurſachet haben, wohl nicht entſtanden, ſondern wohl eine andere Urſache zu ſuchen ſey; ſo iſt es wenigſtens wahrſcheinlich, daß dieſes, oder ein anderes Jnſtrument, und etwa ſelbiges, was es auch für eines geweſen, dem Waatzen ſey mitgegeben worden. Alleine würde dieſer Punkt freylich nichts heiſſen, weil er nicht zur Gewißheit gebracht worden. Er adminiculirt aber den übrigen datis, die ſo genau, als möglich iſt, an einander hangen. c) Erhellet die Abſicht des gefliſſentlichen Setzens, und Verunglückens, auch aus der beträchtlichen Clauſul in der einen Police, daß nemlich, **wenn das Schiff auf den Däniſchen Wall ſtranden ſollte, weder** ***Aſſecuradeurs*****, noch** ***Aſſecurati*** **ſich darum zu bekümmern hätten;** welche Clauſul iedoch in der andern Police auf daſſelbe Schiff, und

auf dieſelben Waaren, quia mendax immemor fuit, ausgelaſſen worden: und aus welcher gleichwohl ultra ſcripturam die Unnothwendigkeit des Meldens und Bergens gegen beyderſeitige Aſſecurirende will gerechtfertiget werden. Denn auch dieſe Clauſul iſt in der einen Police vermuthlich darum ausgedruckt, um, wenn man Schiff und Ladung Sturm und Wellen überlieſſe, den Schaden von den, als würklich eingeladen angegebenen, und verſicherten, Güthern fordern zu können, und keiner Widerrede Platz zu geben.

Dieſes wird von der ſträflichen Abſicht genug ſeyn. Es iſt aber 2) ein ſolches Setzen, mit der verſäumten Anmeldung und der unterlaſſenen Bergung, ebenfalls ins klareſte Licht geſtellet. Dahin gehöret a) daß, nach den öffentlichen Berichten der Amts=Perſonen, das Schiff an einem Orte auf den Strand geſetzet worden, wo es keiner Gefahr unterworfen geweſen, ſondern das Schiff die reine Tiefe vor ſich gehabt. b) Daß zum Setzen ein Ort gewählet worden, wo keine Leute wohnen, deren Beyhülfe man alſo, und die Vereitelung des ſträflichen Vorſatzes, hätte beſorgen können. c) Daß, ohnerachtet durch die gedachte Clauſul in der Police nur die Reclamirung unter dem Prätext, daß die aſſecurirten und etwa geborgenen Güther contrebande geweſen, interdiciret worden, gleichwohl auch die Anmeldung und Bergung vom Schiffer nicht geſuchet; und alſo abermals durch den Verlauf der Zeit die völlige Verunglückung zu verurſachen, und alſo einen reinen Schaden von nicht verladenen Güthern einzucaßiren, ſeine und des Principals Abſicht geweſen: des Principals per deducta ſeine aber, weil eben das Vorgeben, daß er nichts von der Einladung der Contrebande gewußt, und daher den Principalen, ſub hac conditione, daß ſie geſchehen, für einen Schelm geſcholten, ihn vollſchuldig macht. Denn, hat er es nicht gewußt, ſo hat es ihn an

der

der Meld- und Bergung nicht abhalten können. Er hat es aber ohne Zweifel gewußt: und die gänzliche Verunglückung iſt alſo, obgleich ipſo invito, nicht anderſt, und nicht ehender, hintertrieben worden, als bis andere Schiffer das geſtrandete Schiff geſehen, und von dem nächſten Orte die Bergung veranlaſſet, auch groſſentheils bewirket worden. Geſtalt denn auch endlich, wenn ſo koſtbare Contrebanden darinn geweſen wären, als zu 25000 mꝝ verſichert worden, die Berger, ihres eigenen Vortheils halber, mit deren Bergung zuerſt ſich ohnfehlbar würden befaſſet haben: anbey nicht zu vermuthen iſt, daß eben dieſe, da zumalen das Schiff nicht in offener See als ein Wrack herumgetrieben, ſondern nahe am Lande zur Bergung ſehr bequem geſetzet worden, durch die anſchlagenden Wellen, in der Zwiſchenzeit, insgeſammt und allein wären verſchlungen, mithin nur die in dem Verzeichniſſe ſpecificirten Boyen, Laken und andere Contrebanden gerettet worden; unter welchen keine einzige Parcele der in der vorerwehnten Fattura namhaft gemachten ſich befunden.

Der Erfolg, und der Ausgang der Sache, beweiſen alſo die Abſicht, und beyde zuſammen das probandum, daß Setz- und Strandung gefliſſentlich und wirklich, ohne Noth, geſchehen: mithin der caſus ſo wenig ob deficientem probationem des Intereſſe, als wegen eines vom Schickſal herrührenden damni, als ein ſolcher geachtet werden könne, welche die Aſſecurirende zur Bezahlung der gezeichneten Summe verbinden: als welche ſie vielmehr, da ſie in conventione deponiret worden, nunmehro zu heben, und alle Koſten der Reconvention zu prätendiren, befugt ſind, wenn ſie gleich in die Koſten in conventione darum condemniret worden, weil ſie auf Ausflüchte verfallen, die man hat verwerfen müſſen.

9. Solchemnach würden denn, und weil das petitum interimiſticum des Aſſecurati, die deponirten Summen gegen

Caution zu heben, von ſelbſten wegfällt, die Sentenz folgende ſeyn:

„ In Sachen Joh. Hinrich Auguſt Hettling, mand. nom. Klägers, modo Convenienten, eines, entgegen und wider Thedor Lavezzari und Jochim Kähler jun. Beklagten, modo Reconvenienten, anders Theils, werden Acta für beſchloſſen angenommen, und erkennet E. E. Rath darauf zu Recht: daß Beklagte, modo Reconvenienten, nach den durch die rechtskräftige Urtel vom 14 Jul. injungirtermaaſſen beygebrachten Urkunden und Beylagen, wovon ihnen das fernere Original von den Actis wieder zurück zu nehmen erlaubet wird, das bey dem Gerichts-Vogt deponirte Quantum ihrer gezeichneten Summen wieder zu erheben, nicht weniger die Erſtattung aller auf die Reconventions-Klage verwandten Advocatur- Procuratur- und Gerichts-Koſten, iedoch richterlicher Ermäſſigung vorbehältlich, von dem Kläger zu ſuchen, zu befugen. V. R. W. „

Von dieſer am 31 Jan. 1761 abgegebenen Urtel ward nun zwar von dem Kläger ad Cæſarem appelliret. Allein die Appellation ward für deſert erkläret, und die Urtel darauf in allen Stücken zur Execution gebracht, nachdem die Milde, zu welcher der klagende Mandatarius, unter der Entſchuldigung, daß er von ſeinem Mandante nunmehro hintergangen zu ſeyn bekennen mußte, ſeine Zuflucht nahm, um ſo weniger Platz gewinnen könnte, da es ſchon dem Aſſecurato ſehr läſtig gefallen war, die Unkoſten des Conventions-Proceſſes, wie gedacht, tragen zu müſſen.*)

§ 457.

(*Betrug und Gefliſſenheit iſt wohl in keinem Fall in einem gewiſſeren Grade, als in dem angeführten, ausgeübet, noch auch ſtärker und augenſcheinlicher, als in ſelbigem, bewieſen worden.

Es

Es wird aber auch ein ſolcher Beweis erfodert, wenn anderſt nicht dem Aſſecurato, nach der præſumtione boni & honeſti viri, der Vorzug gebühret, ſich allenfalls gegen Verdacht und Wahrſcheinlichkeit durch einen Reinigungs-Eyd zu rechtfertigen. Und daher werden auch die Aſſecuradeurs zu einem förmlichen und legalen Beweiſe aufgefodert, wenn ſie ihrer Einrede ſich getrauen.

(* Ich will demnach dem angeführten Caſui noch einen anderen hinbeyfügen, in welchem zwar der Schiffer ſelbſt dem Steuermann eine, mit Vorwiſſen und auf Geheiß ſeiner Rheder begangen ſeyn ſollende, vorſetzliche Verderbung des Schiffes aufbürden wollte; welche Angabe und gerichtliche Confirmation aber nicht für hinreichend geachtet, ſondern ein wichtigerer ſonſtiger Beweis den Aſſecuradeurs bey uns aufgeleget wurde. Und dieſer Caſus iſt in gleichfolgender Relation ſehr gründlich aus einander geſetzet.

§ 458.

Relatio in Admiralitäts-Sachen Bogislaus Ernſt Glüer, Klägers, *contra* Georg Hinrich Büſch, Beklagten, *in puncto* 3000 Mark.

1. Beklagter, Georg Hinrich Büſch, hat, laut Police vom 20 September 1765, auf 21 Laſt Malz, beladen in Schiffers Martin Beeſe Schiff, die Anna Dorothea genannt, von Greifswalde nach Stockholm, 3000 Mk. Bco an Kläger, für Rechnung, wen es mag angehen, verſichert. Die 21 Laſt Malz ſind, laut in copia vidimata beygelegten Connoſſements vom 13 Sept. 1765, zu Greifswalde eingeladen. In der Police iſt eingeführet, daß, laut Briefen aus Greifswald vom 17 September, der Schiffer des vorigen Tages bis zum Rüden abgegangen. Ob er aber in See gekommen, ſey unbekannt.

Vermöge der producirten eydlichen Verklarung iſt auch der Schiffer wirklich den 16 Sept. frühe um 6 Uhr aus der Bucht bey Greifswalde mit gutem Wetter ab- und denſelben Tag in der See geſegelt. In der Nacht aber um halb 1 Uhr hat das Schiff bey ſteifer Kühlte mit Sturm 5 oder 6 Stöſſe bekommen, und iſt ſtehen geblieben. Des folgenden Morgens um halb 5 Uhr hat das Schiffs-Volk ſich mit dem Boote auf Bornholm gerettet. Die Jacht aber hat die breite Seite gegen Waſſer und See geworfen; und Löcher bekommen, indem allda Stein-Grund geweſen, ſo daß das Malz innerhalb wenig Stunden in See, und dergeſtalt verloren, auch gegen Abend die Jacht völlig in Stücken gegangen. Und es ſind, zufolge des aufgenommenen, mit angelegten, beeydigten Zeugniſſes der Berger, von dem Schiffe nur einige Trümmer, nebſt der Takelage, von der Ladung aber nichts, als etwas Wolle, Leinſaat, und eine Tonne Aepfel, wiewohl naß und beſchädiget, aus der See geborgen.

Kläger bittet demnach, weil Beklagter zu Erſetzung des reinen Schadens ſich in Güte nicht bequemen, auch nicht einmal gute Männer admittiren wollen, um eine Condemnatoriam in die verſicherten 3000 Mk. Bco mit den Zinſen, à tempore moræ, und allen Gerichts- Advocatur- und Procuratur-Koſten.

2. Beklagter ſchreitet ſogleich zur peremtoriſchen Handlung, und conteſtiret litem negative, negando:

1) Daß 21 Laſt Malz in das Schiff quæſtionis verladen; negando:

2) Daß das angeregte Malz 3000 Mk. Bco werth geweſen; negando:

3) Daß das Schiff durch Unglück und Sturm geſtrandet; negando:

4) Daß Beklagter dem Kläger desfalls die libellirte Summe zu bezahlen ſchuldig. Zeiget dabey,

5) Je-

5) Jedoch ohne Anführung weiterer Umſtände, an, daß das Schiff quæſt. doloſe zu Grunde geſetzet und gerichtet worden.

Beklagter bittet demnach, ihn, entweder in Ermangelung des Beweiſes, oder wegen der eventuellen peremtoriſchen Exceptionis doli, von der angeſtellten Klage, mit Erſtattung aller verurſachten Schäden, Intereſſe und Koſten, zu entbinden.

3. Kläger repliciret: Von allem, was geleugnet würde, ſey der Beweis ſchon ſo gleich bey der Klage beygebracht. Denn

1) Die Einladung der 21 Laſt Malz beweiſe das Connoſſement; und dieſer Beweis ſey, vermöge Art. 2. Tit. 13. der Aſſecuranz-Ordnung, zulänglich.

2) Die Taxation der 21 Laſt Malz ſey in der Police mit des Beklagten Einwilligung gemacht; und habe derſelbe darnach die Prämie empfangen; müſſe alſo auch, zufolge Art. 4. Tit. 12. der Aſſecuranz-Ordnung, den Schaden bezahlen.

3) Die durch Sturm und Unglück dem Schiffe widerfahrne Strandung würde durch die übergebene Verklarung des Schiffs-Volks, und mit dem beeydigten Atteſtato der Berger, erwieſen: Daher ſey

4) Beklagter, vermöge der Police, die libellirte Summe zu bezahlen ſchuldig. Endlich

5) ſey es ein ſo ſträfliches, als unwahres Vorgeben, daß das Schiff quæſtionis doloſe zu Grunde gerichtet ſey; davon die Verklarung ſogleich das Gegentheil erweiſe: und von welchem Imputato der Beklagte den Beweis auf ewig ſchuldig bleiben würde.

4. Abſeiten des Beklagten wird ad duplicas eine in Altona 1765 den 3 Dec. von dem hieſigen Canzelliſten Walther, als Notario, aufgenommene Auſſage des Schiffers Behs aus Wolgaſt beygeleget, worinn derſelbe deponiret:

Daß die verunglückte Jacht ihm zur Hälfte, und die andere Hälfte dem Rathsverwandten Kelpien in Greifswalde gehöre; das abgeſchiffte Malz ſey bereits bey der Abſchiſſung voll Würmer geweſen; der Rheder Kelpien hätte dieſesmal, wie ſchon vorhin, ihm, dem Schiffer, zu verſtehen gegeben: das Schiff wäre alt; er ſolle nur machen, daß es aus dem Wege käme: Wogegen aber der Schiffer ſich erkläret, daß er ſo unverantwortlich nicht handeln könne; ſein Steuermann ſey mit den Viſiteurs im Zoll zu Greifswalde in Verdruß und 10 Rthlr. Strafe gekommen; weil er nun geglaubet, der Schiffer ſey Schuld daran, ſo habe er ſich verlauten laſſen: die 10 Rthlr. ſollten dem Schiffer theuer zu ſtehen kommen; er, der Schiffer, habe daher ein Mißtrauen gegen den Steuermann gefaſſet, und ihn auf dieſer Reiſe nicht mitnehmen wollen, ihm auch dieſerwegen nur 18 Rthlr. Lohn geben wollen; allein der Rheder Kelpien habe darauf beſtanden, daß er den Steuermann mitnehmen müſſen; und für dieſen nicht nur die 10 Rthlr. Strafe bezahlet, ſondern auch ihm noch 6 Rthlr. an Lohn zugeleget: Als er, der Schiffer, hiernächſt den 16ten September ſeine Reiſe angetreten, habe in derſelben Nacht der Steuermann auf ſeiner Wacht, unfern Bornholm, das Schiff verſegelt; nach der Strandung hätte er dem Steuermann ſein gottloſes Betragen mit den Worten verwieſen: Du Schelm bringſt mich um alle das Meinige; worauf der Steuermann zur Antwort gegeben: Iſt dein nicht veraſſecuriret? Ich meinte, du wäreſt veraſſecurirt; und, als er, der Schiffer, abermals wiederholet: du bringeſt mich, meine Frau und Kinder an Bettelſtab, hätte der Steuermann geantwortet: Es kann noch aſſecuriret werden.

Bey abgelegter Verklarung in Bornholm ſey, nach bereits abgelegtem Eyde, beym Verleſen ein und anderes im Protocoll, z. E. daß der Steuermann das Land geſehen ꝛc. wieder durch-

durchgeſtrichen, weil das Schiff-Volk mit dem Steuermann geſaget, daß ſolches ſchädlich darinn wäre; als er, Schiffer, wieder nach Greifswald gekommen, habe er dem Rheder Kelpien angezeiget, daß der Steuermann das Schiff boshafterweiſe aufgeopfert; Kelpien habe geantwortet: Ihr könnt nur machen, daß alles zum Teufel geht. Laßt euch nur nichts verlauten, ſonſt kriegen wir alle mit einander nichts. Ihr ſolltet nur auch veraſſecurirt haben; bey ſeiner nochmaligen Wiederholung, daß der Steuermann Schuld an dem Unglücke ſey, habe der Rheder erwiedert: daß er dergleichen nicht ſagen müßte, und nicht plaudern ſollte: ob er wohl wüßte, daß der Steuermann ihn könnte einſetzen laſſen; er, der Schiffer, als ein armer Mann, ſey gleich verzagt geweſen, und hätte dem Rheder alle ſeine Papieren auf Verlangen abgeliefert; und dieſer hätte ihn nochmals gewarnet, ſich ſtille zu halten, damit es keine Blame gäbe; er, der Schiffer, habe darauf mit einem von ſeiner Obrigkeit zu Wolgaſt erhaltenen Paß ſich durchgebettelt, und ſey hierher gekommen, um den Aſſecuradeurs die Wahrheit der Sache zu entdecken; bäte nur um Schutz, wenn er wieder nach Hauſe käme, daß nichts nachtheiliges wider ihn verhänget werden mögte; er ſey erbötig, zu der Beeydigung, wenn es erfordert würde, von Altona nach Hamburg hereinzukommen.

Faſt eben dieſe Umſtände hat der Schiffer Behs den 11 Dec. 1765 in der, Commiſſorio Ampliſſimi Senatus, vor dem damaligen Herrn Prætore Behrmann von dem Actuario vom Kampe aufgenommenen Vernehmung ausgeſaget, mit den Zuſätzen: das Schiff ſey 26, wo nicht gar 30 Jahr alt geweſen; Kelpien habe vordem die Aſſecuranz für ihn (den Schiffer) zu ſeiner Hälfte mit beſorget; im Früh-Jahr deſſelben 1765ſten Jahres hätte er mit dem Schiffe nach Königsberg fahren, und Rocken daſelbſt einnehmen wollen;

da habe Kelpien bereits von ihm verlanget, daß er machen möchte, daß das Schiff aus dem Wege käme, weil es alt wäre, und er ein neues bauen laſſen wollte; er, der Schiffer, aber habe dieſes für unverantwortlich gehalten, und nicht thun wollen. Wie er auf dieſer letzten Reiſe nach Stockholm mit dem Schiffe unſern Bornholm in der Nacht vom 16ten auf den 17 Sept. gekommen, hätte der Steuermann, Bartholomäus Born, einen falſchen Cours gemacht, und ſtatt, daß er hätte Oſt-Nord-Oſt ſteuren ſollen, hätte er das Schiff Nord-Oſt-Nord geſteuret, wie Citatus geſchlafen, und der Steuermann die Wache gehabt; und dadurch hätte er das Schiff recht vorſetzlich auf den Strand gejaget, worüber Citatus erwacht wäre; nach geſchehenem Unglück hätte Citati Frau von Kelpien vernehmen wollen, ob Citati Antheil verſichert wäre, und hätte die Police ſehen wollen. Kelpien aber hätte ſie zum Hauſe hinaus gewieſen; zu Citato hätte Kelpiens Frau geſaget: er ſolle ja nichts davon ſagen, ſonſt könne er machen, daß alles zum Teufel ginge.

Zu Beeydigung dieſer Ausſage iſt der Schiffer, vig. Commiſſorii Ampliſſimi Senatus vom 30 Dec. 1765, periculo petentis, nemlich des Aſſecuradeurs, zugelaſſen: und iſt die Beeydigung der Auſſage den 4 Januar 1766 erfolget; und hat der Schiffer noch hinzugefüget: daß der Steuermann Born des Abends um 5 Uhr laut geſaget, daß er Bornholm ſchon ſehen könnte, da das Schiff doch ſchon in derſelben Nacht zwiſchen 12 und 1 Uhr bey Bornholm geſtrandet wäre; dieſen Umſtand hätte er auch in ſeiner Verklarung in Bornholm angezeiget, welcher aber nachher wäre ausgeſtrichen worden; Kelpien ſelbſt hätte zu Citato geſaget: daß er ja den Kaufleuten nicht ſagen ſollte, daß der Steuermann das Schiff weggeſetzet hätte, der Steuermann könnte ihn ſonſt bey dem Kopf nehmen und einſetzen laſſen.

5. Klä-

5. Kläger hat auf dieſe Duplicas, und deren Anlagen, tripliciret:

Die Ausſage des entwichenen, und nach Oſt-Indien geflüchteten, Schiffers Behs führe nicht die mindeſte Glaubwürdigkeit mit ſich; indem er entweder gleich nach ſeiner Strandung zu Bornholm in dem Gerichte zu Nexoe, bey ſeiner Verklarung, oder auch hier coram Domino Prætore, und coram Notario, betrüglich und treulos gehandelt, und alſo ſein Zeugniß nicht die geringſte Achtung verdiene. Ueberdem ſey er teſtis unicus; habe ſich zum Zeugniß aufgedrungen; habe ſo viele unbeſcholtene Zeugen wider ſich; ſey delator der allerſtrafwürdigſten That; und bekenne propriam turpitudinem; denn, wenn ſeine gottloſe Beſchuldigung wahr wäre, hätte er gar nicht ſein devoir gethan, daß er nicht Steuermann und Schiff-Volk von der Verklarung abgehalten, und ſie ſofort alleſammt arretiren laſſen; ſeine boshafte und abſcheuliche Beſchuldigung erfordere einen Beweis, der luce meridiano clarior iſt; er ſey aber ein Flüchtling, und der Steuermann ein unberüchtigter Mann, der ſeit vielen Jahren, und noch dieſe Stunde, zu Schiffe dienet; Kelpien aber ſey ein angeſehener Raths-Verwandter und ein bekannter bemittelter und redlicher Handelsmann zu Greifswalde; hingegen habe der betrügeriſche Schiffer nach der Strandung ſein Antheil des Schiffes noch wollen verſichern laſſen, laut ſeines Original-Schreibens an Kelpien. Dieſes Schreiben iſt von 1765, ohne datum, und ganz undeutlich geſchrieben, wovon man weiter nichts verſtehen kann, als daß er bittet, daß die Aſſecuranz von 600 Rthlr. Bco. je eher, je beſſer, geſchehe; denn er wiſſe nicht, wo er bleiben müſſe. Weil Kelpien ihm nun dieſes ernſtlich verwieſen, habe er, aus Rache und Bosheit, und um einige Erſetzung von dem Aſſecuradeur zu erlangen, ſeine ſtrafwürdige Verläumdung begangen; Kelpien habe

dieſes-

dieſesmal nur 500 Rthlr. auf das Schiff verſichern laſſen, ſtatt daß er ſonſt ſolch Caſco wohl 1000 Rthlr. und darüber verſichern laſſen; die Auſſage des Schiffers ſey ratione formalium null und nichtig, weil ſie, zum Nachtheile des Klägers und ſeines Commißionairs, einſeitig, und in der Stille, vorgenommen worden, da doch, vigore Statuti, ein Beweis in perpetuam rei memoriam hätte geführet, ordentliche Beweis-Artikeln übergeben, Kläger ad videndum jurari & dandum interrogatoria citiret, und mit ſeinen Exceptionibus contra perſonas & dicta teſtis gehöret werden müſſen; Beklagter hätte den Schiffer, oder, wer ſich für denſelben ausgegeben, perſönlich ſtellen, und nicht wieder davon gehen laſſen müſſen, damit die Wahrheit gründlich unterſucht, und die Ehre des Unſchuldigen gerettet, der Schuldige aber zur Verantwortung und Strafe hätte gezogen werden können.

Ratione materialium verdiene die ſaubere Auſſage des Schiffers keinen Glauben; weil 1) die Verläumdung nicht mit den geringſten Beweisthümern unterſtützet, ſondern das bloſſe Sagen der ganze Beweis ſey, daß der Steuermann nicht etwa aus Verſehen und Unwiſſenheit, ſondern aus Bosheit, das Schiff auf den Strand geſetzet.

2) Seine Auſſage ſey nicht immer gleichlautend. Ein anderes ſage er coram Notario, wieder ein anderes bey Dno Prætore, und noch ein anderes bey der Beeydigung aus. In der Auſſage coram Dno Prætore wolle er von Kelpiens Frau gehöret haben, was er coram Notario von Kelpien ſelbſt angegeben; verſchiedenes in der Notarial-Auſſage weitläuftig angebrachtes laſſe er coram Dno Prætore weg.

3) Enthalte ſeine Auſſage verſchiedene Unwahrheiten, zum Exempel, daß der Steuermann einen falſchen Cours ſolle genommen, und, ſtatt Oſt-Nord-Oſt, Nord-Oſt-Norden

geſteuret

geſteuret haben, da doch das Gegentheil, daß das Schiff den Cours Oſt-Nord-Oſt halb Nord behalten habe, aus der Verklarung erhelle; imgleichen das Unglück ſey geſchehen, wie der Schiffer geſchlafen, und der Steuermann die Wache gehabt; da doch in einer Anlage ad Triplicas der Steuermann Born vor der Licent-Kammer zu Pillau den 14 März 1767 ausgeſaget: daß die Strandung in des Schiffers Behs Wache geſchehen; der Steuermann habe, da es ſchon Mittag geweſen, dem Schiffer gerathen: er möchte unter das Pferd zu Anker gehen, damit ſie um Mitternacht wieder ſegeln, und mit anbrechendem Morgen Bornholm zu Geſicht bekommen könnten, der Schiffer aber dieſen guten Rath verworfen habe; wodurch es geſchehen, daß ſie in der Nacht bey Bornholm geſtrandet. Eben dieſes hätten auch der Matroſe Riesbeck, der Schiffs-Koch Teß, und eine Paſſagirerinn, Wittwe Kretzſchmanns, zu Greifswalde coram Notario, laut Anlage ad Triplicas, bekräftiget; mit dem Anfügen, daß der Steuermann von 8 bis 12, von 12 bis 4 Uhr in der Nacht aber der Schiffer die Wache gehabt, und kaum eine halbe Stunde darauf, nemlich um halb 1 Uhr, das Schiff auf eine Klippe geſetzet ſey; welche Auſſagen allezeit, wenn es erfordert würde, beeydiget werden könnten.

4) Beſchuldige der boshafte Schiffer gar das Gericht zu Nexoe auf Bornholm einer, nach der Beeydigung, in der Verklarung geſchehenen Durchſtreichung und Veränderung.

5) Wie die Einladung des Malzes, als 21 Laſt, auſſer dem Connoſſement, durch den Atteſt der Licent-Kammer zu Greifswalde erwieſen wäre; ſo würde das gottloſe Vorgeben des Schiffers, daß ſolches voller Würmer geweſen, durch die Notarial-Depoſition des beeydigten Korn-Meſſers und des beeydigten Altermanns der Korn-Träger zu Greifswalde, daß es ganz gutes und untadelhaftes Malz geweſen, genugſam entkräftet.

Kläger

Kläger reſerviret alſo ſowohl ſich, als ſeinem Commißionair, Kelpien, wider einen ieden actionem injuriarum & quævis Competentia, und bittet, nunmehro zu erkennen, wie libellando gebeten worden.

6. Mit den Quadruplicis hat Beklagter ſich verſpätet, und alſo ſind Acta für beſchloſſen angenommen.

Votum:

7. Es kömmt, bey gegenwärtiger Sache, alles darauf an: ob die, von dem Steuermann, auf des Aſſecurati angebliches Verlangen, geſchehen ſeyn ſollende, vorſetzliche Zugrunderichtung des Schiffes bereits dergeſtalt rechtlich erwieſen ſey, daß Beklagter ſchon ietzo von angeſtellter Klage abſolviret werden könne?

Es iſt freylich an dem, daß von demjenigen, was dem Schiffe auf ſeiner Reiſe widerfahren, niemand beſſere Nachricht geben könne, als eben der Schiffer.

Allein 1) iſt der Schiffer ein einziger Zeuge, und, den bekannten Rechten nach, iſt ein einziger Zeuge zum völligen Beweiſe nicht zulänglich.

2) Gehet dieſes Schiffers, hier und in Altona geſchehene, Ausſage directe gegen ſeine eigene, vor dem Gerichte zu Nexoe auf Bornholm aufgenommene, Verklarung an. Wäre des Schiffers nachherige Ausſage der Wahrheit gemäß geweſen, ſo hätte er, auf friſcher That, vor dem Bornholmiſchen Gerichte, ſeine übrigen Schiffs-Leute, und die am Borde des Schiffes befindliche Paſſagirerinn, über den dem Steuermann angeſchuldigten dolum müſſen endlich abhören laſſen; und ſich bemühet haben ſollen, den Steuermann in Arreſt bringen zu laſſen.

3) Iſt nicht zu leugnen, daß der Schiffer in ſeinen letzten Ausſagen hin und wieder variire: zum Exempel: in der Notarial-Ausſage heiſſet es: Kelpien habe gegen die letzte Reiſe

ſich

ſich verlauten laſſen: das Schiff ſey alt, der Schiffer ſollte machen, daß es aus dem Wege käme, damit der Rheder ein neues bekäme. In ſeiner Vernehmung coram Dno Prætore aber ſaget er von dergleichen böslichen Verlangen gegen die Zeit der letzten Reiſe gar nichts; ſondern giebt an, daß dieſe Aeuſſerung des Rheders ſchon gegen die vorige im Frühjahr vorgenommene Königsberger Reiſe geſchehen ſey. In der Notarial-Auſſage wird geſaget: das Malz ſey bereits bey der Einſchiffung voller Würmer geweſen. Von dieſem wichtigen Umſtande findet ſich bey der Vernehmung coram Dno Prætore nichts. In der Notarial-Auſſage giebet der Schiffer an, daß Kelpien ſelbſt ihn verſchiedenemale bedrohendlich vermahnet habe, ſtille zu ſchweigen. In der Vernehmung coram Dno Prætore ſoll Kelpien ſeine Frau dieſes geſaget haben; und bey der Beeydigung wird es wiederum dem Kelpien ſelbſt zur Laſt geleget.

4) Iſt vieles, in des Schiffers Auſſagen enthaltenes, abſeiten des Klägers, durch angefangenen Gegenbeweis, elidiret worden. Daß das Malz ſchon bey der Einladung voll Würmer ſoll geweſen ſeyn, ſtreitet wider des Greifswaldiſchen beeydigten Korn-Meſſers und Korn-Trägers Auſſagen, welche atteſtiren, daß es gutes untadelhaftes Malz geweſen. Hier ſaget der Schiffer, wie das Unglück geſchehen, habe eben der Steuermann die Wache gehabt, und der Schiffer geſchlafen. Der Steuermann hingegen, die übrigen Schiffs-Leute, und eine Paſſagiererinn, ſagen gerade das Gegentheil aus; und fügen dabey an, daß der Schiffer des Steuermanns guten Rath, unter das Pferd vor Anker zu gehen, und erſt gegen Anbruch des Tages Bornholm vorbey zu ſegeln, verworfen habe. Die Beeydigung dieſer Auſſagen wird noch geſchehen können, und zum Gegenbeweiſe dienen, wenn Beklagter einen anderweitigen beſſern Beweis angetreten haben wird.

5) Iſt in den Formalien des Beweiſes durch den Schiffer von Beklagten, welcher denſelben veranſtaltet, pecciret. Der Beweis hätte in perpetuam rei memoriam geführet, Kläger dazu citiret, Articuli probatoriales übergeben, und dem Beklagten Interrogatoria, wie auch Exceptiones contra perſonam & dicta teſtis, imgleichen Gegenbeweis, reſerviret werden müſſen. Daher E. Hochweiſer Rath auch die Beeydigung des Schiffers, auf Gefahr der verlangenden Parthey, nemlich des Beklagten, in den Worten: periculo petentis, verfüget hat.

Bey dieſen Umſtänden kann Referens nicht anders ſehen, als daß interloquiret werden müſſe: daß Beklagter die angeſchuldigte vorſetzliche Zugrunderichtung des Schiffes quæſtionis in proxima ſub pœna deſertionis beſſer, als geſchehen, zu erweiſen ſchuldig.

Und ſolchergeſtalt iſt auch am 29 Aug. 1767 bey der Löbl. Admiralität geſprochen, und die Sache ſeitdem weiter nicht verfolget, mithin unter den Partheyen in der Stille abgemacht worden.*)

§ 459.

§ IX. Betrüglich contrahiret 2) derjenige, **der ſolche Sachen, deren Untergang er ſchon weiß, gleichwohl verſichern läſſet.** Allein nur dieſe gehabte, und betrüglicherweiſe verhehlte, Wiſſenſchaft kann den Contract entkräften. Und wann hingegen die Contrahenten zur Zeit des geſchloſſenen Contracts den Untergang der Sachen nicht gewußt haben, ſo iſt die Aſſecuranz dennoch gültig, wenn die Sachen auch gleich, noch ehe der Aſſecuradeur gezeichnet hat, untergegangen ſind.

§ 460.

(*Dieſer Satz iſt zwar von mehr, denn einem, Rechts-Gelehrten beſtritten, und es ſind ſcheinbare Gründe, welche für das

das Nein angeführet werden.[1]) Allein ich will mich mit derſelben Wiederholung nicht befaſſen, da die See-Geſetze in alten und neueren Zeiten die Beſtimmung für das Ja und die Gültigkeit einförmig gegeben haben,[2]) mit welchen auch die Hamburgiſche Aſſecuranz-Ordnung übereinſtimmet, als welche dem Aſſecurirten weiter nichts, als die Mittheilung der Nachrichten, aufleget,[3]) die er hat, und haben kann, und welche Mittheilung den Aſſecuradeur zur Zahlung verpflichtet, wenn der Aſſecurirte, oder deſſen Bevollmächtigter, zur Zeit der präſentirten Police ein mehrers nicht, oder das Schickſal nicht gewußt hat, welches das Schiff damals ſchon betroffen gehabt hat.[4]) Und iſt iedoch, von Kaufmänniſcher Seite, das Wiſſen von des Schiffes Umſtänden durch eine Erinnerung bey der neuen Aſſecuranz-Ordnung, nach einem zwiſchen der Verſicherung für eigene und für fremde Rechnung gemachten Unterſchiede, wohlbedächtlich, wie folget, im 13ten Artikel genauer zu beſtimmen erſuchet worden:

Wann einer, der die Verſicherung für ſeine eigene Rechnung allhier thun läßt, die Wiſſenſchaft und Nachricht, welche er von ſeinem Correſpondenten hat, oder die ihm ſonſt bewußt iſt, ſie möge beſchaffen ſeyn, wie ſie wolle, und eintreffen, oder nicht, aufrichtig und redlich in der Police angezeiget; ſo hat die Verſicherung ihre Richtigkeit, und ſind die

[1]) Cron hat die rationes für und gegen c. l. c. 5. § 32. geſammlet, und iſt ſelbſt auf die Seite derer getreten, die eine ſolche Aſſecuranz für unkräftig erklären.

[2]) ſ. Ordon. *Philippi II.* a. 2., die vorige Amſterd. Aſſecur. Ordn. a. 21. und die neue a. 11., die Rotterd. a. 9., die Middelburg. a. 22., die Schwediſche a. 5. § 7. 8.

[3]) Tit. IV. art. 12. 13.

[4]) Tit. V. art. 7.

Aſſecuradeurs in allen Fällen daran verbunden, in Entſtehung deſſen aber zu nichts gehalten.

Wird aber die Aſſecuranz aus der Fremde ordiniret, iſt derjenige, welcher allhier die Aſſecuranz thun läſſet, ſchuldig, in der Police deutlich zu ſetzen den Ort und das datum des Advis=Briefes, womit er die Ordre erhalten, nebſt denen im Ordre=Briefe dabey erwehnten Umſtänden. Wann alſo dieſemnächſt, bey ſich eräugenden Schaden, wobey er den Ordre=Brief zu produciren ſchuldig iſt, alles mit der Police und erforderlichem Belegen übereinſtimmet, iſt der Aſſecuradeur zur Zahlung verbunden, wenn der Eigener auſſerhalb Landes nichts widriges gewußt. Findet ſich aber, daß etwas verſchwiegen, oder in der Police anders angegeben, als der wörtliche Inhalt der Nachricht lautet, ſo iſt der Aſſecuradeur zu nichts gehalten, und hingegen (wie es wohl hinbeyzufügen) nicht nur die Prämie verdienet, ſondern es muß, (wie es auch, nach der Natur der Sache, von ſelbſt ſich zu verſtehen ſcheinet) bey einem offenbar ſich gezeigten Betruge, und darüber erhobenen Rechtfertigung, der Aſſecurirte Schäden und Koſten in der Maaſſe, nach Richterlicher Ermäßigung, ſtehen, wie bey andern Fällen, da ſolcher Betrug ausgeübet worden, er ſolche zu vergelten hat. *)

§ 461.

§ X) Es wird alſo, nach dem, was ich im vorhergehenden zum Grunde geleget, dem Verſicherten, bey erhobener Klage, von dem Aſſecuradeur vergebens opponiret werden, daß die verſicherte Sache vor Zeichnung der Police untergegangen ſey, wenn er ſich nicht zugleich mit der Exception des Betruges

ſchützen

ſchützen kann, welcher erwieſen werden muß. Und mit dieſen Beweiſen hat es in den Gerichten eine verſchiedene Bewandniß. Nach der Verordnung vieler Aſſecuranz-Ordnungen präſumiret man, daß der Verſicherte den Untergang alsdann würklich gewußt habe, wenn er ihn hat wiſſen können, welches aus der Entfernung der Oerter und der Zeit geſchloſſen wird; †) allein dieſe præſumtio Juris & de Jure hat keinen genugſamen Grund. Beſſer erlauben andere Verordnungen dem Contrahenten, ſeine Unwiſſenheit eydlich zu erhärten. Wann dieſer Reinigungs-Eyd Statt habe, und wie die Eydes-Formul abgefaßt werden müſſe, das hängt von des Richters Ermäßigung ab, ſo wie auch die Beurtheilung über die Perſon, welche den Eyd ablegen müſſe, wenn Auswärtige durch einen Bevollmächtigten ſich haben verſichern laſſen.

§ 462.

(* Und dieſe Zulaſſung zum Eyde iſt auch in Hamburg durch ein deutliches Geſetz††) hergebracht, und durch Præjudicata beſtätiget, da nemlich unter anderen, in Sachen **Wilhelm Jantzen** gegen **Chriſtoph Watkinſon**, am 17 Jan. 1726 von der löblichen Admiralität, wie folget, geſprochen worden:

> **Würde Kläger eydlich erhärten, wie er zu thun ſchuldig, daß er den 18 Aug. 1719 des Mittags an der Börſe,** (wie ihm von dem Beklagten, als eine damals ſchon börſenkundige Sache, war vorgeworfen, und de cujus fama Notarial-Zeugniſſe waren aufgenommen worden) **oder ſonſten nicht erfahren, daß das Schiff, St. Ja-**

†) (* ſ. Ordonn. de *Louis XIV.* L. III. tit. 6. a. 39. und andere in dem Magenſchen Verſuche S. 103. angeführte Geſetze, nebſt ſeiner gegründeten Prüfung. *)

††) ſ. Aſſecuranz-Ordnung tit. 5. art. 9.

cob genannt, geführet von dem Schiffer Hinrich Schmidt, bereits der Zeit verunglückt, und alſo weder directe noch indirecte vor der geſchehenen Zeichnung von dem Schaden das geringſte gewußt, ſoll ferner ergehen, was Recht iſt.

Und dieſer Eyd iſt bey einer fremden Aſſecuranz in Sachen Phil. Chriſtoph de Hertoghe & Droop gegen Herrn Senatorem Amſinck am 22 Jun. 1747 der Mandantinn nachſtehendermaaſſen abgefordert:

Würde die Wittwe Schrödern in Stettin, als für deren Rechnung die Aſſecuranz geſchehen, endlich erhärten, daß ſie zu der Zeit, da ſie die Aſſecuranz der quäſtionirten Segel-Tücher zu thun befohlen, von der Verunglückung des Schiffes, worinn ſie geladen geweſen, nicht gewußt habe, geſtalt ihr ſolche innerhalb 4 Wochen ſub pœna confeſſi zu thun oblieget, und des Endes die Subſidiales hiemit erkannt werden, ſo ſoll ferner ergehen, was den Rechten gemäß iſt.

In beyden erwehnten Sachen iſt es zur Eydesleiſtung nicht gekommen, ſondern liti & cauſæ renunciiret worden, mithin werden ſich Partes in der Stille wohl verglichen haben.

§ 463.

Es müſſen aber ſolche Vermuthungen vorhanden ſeyn, welche in rechtlicher Ordnung dem Reinigungs-Eyde Platz geben: denn auſſer ſolchen wird auch wohl der Beweis des begangenen doli dem Aſſecuradeur aufgebürdet, wenn er nicht die Sache auf das Gewiſſen ſeines Gegners will ankommen laſſen. Und darüber finde ich ein Præjudicatum in Sachen Phil. Chriſtoph de Hertoghe & Droop vom 14 Auguſt 1749, wo nemlich gegen dieſe die Herren Aſſecuradeurs excipirt hatten, daß das Schiff quæſtionis ſchon einige Tage

vor

vor der Unterzeichnung der Aſſecuranz, und zwar nahe bey Lübeck, als dem Abladungs-Orte, verunglücket, und daß Klägern dieſes, daß das Schiff abgegangen geweſen, nicht angezeiget, ſondern die Police rein zeichnen laſſen: und worauf, obgleich Klägere ihre Mandantinn zur Eydesleiſtung, daß ſie dieſen Umſtand nicht gewußt, offeriret, auf des Beklagten Proteſtation dagegen von Löbl. Admiralität geſprochen wurde:

> Würden Herren Beklagte rechtlicher Art nach erweiſen, daß des Schiffers Janders Ehefrau, wie ſie die Aſſecuranz denen Klägern zu beſorgen aufgetragen, entweder vor der den 1 Sept. a. p. bereits erfolgten Abreiſe des Schiffes quæſt., oder dem ihm zugeſtoſſenen Unglücke Wiſſenſchaft gehabt, wie ihnen in proxima ſub pœna deſertionis zu thun oblieget, ergehet weiter, was Rechtens iſt.

Es iſt aber auch dieſe Sache, wie die vorhergehenden beyden, in Peremtoriis nicht ausgemacht, ſondern, ohne weiter darinn anzurufen, wechſelſeitig liegen geblieben.*)

§ 464.

§ XI) Es iſt 3) derjenige nicht ganz frey vom Betruge, welcher weiß, daß die Reiſe ſchon angetreten, und dennoch verſichern läſſet, ohne dem Aſſecuradeur dieſen Umſtand anzuzeigen.†) (*Dieſer Satz iſt analogiſch mit dem vorhergehenden, welcher alle Verhehlung deſſen, was man von den Umſtänden der Reiſe zur Zeit der Unterzeichnung weiß, bey Strafe der Nullität, verbietet. Und daher muß auch in

†) (*Siehe Amſterdammiſche Aſſecuranz-Ordnung a. 3., worinn die Worte beſonders merkwürdig ſind: Men ſal ook mogen doen verſekeren op Goederen en op Schepen, *die al reede van de Platſe barer Ladinge zyn afgevaaren*, mits in de Police te ſtellen *den tyd, wanneer die afgevaaren zyn*, ſonder dar by te mogen voegen: *dogh vroeger of later vertrokken, ſal niet prejudicieren*, dat hier mede wel *expreſſelyk verboden wird* &c.*)

Hamburg †) die Police alle Nachrichten in ſich faſſen, ob und wie lange das Schiff von dem Orte, wo es ſeine Ladung eingenommen, bereits abgegangen, oder ob noch daſelbſt, oder an welchem Orte ſonſt, es liege. Und geſchiehet alſo in der Police keine weitere Erwehnung davon, ſo wird es ſo genommen, daß, zufolge der jüngſten Nachricht und Wiſſenſchaft, die der Aſſecurirte zur Zeit der Verſicherung gehabt und erhalten, oder wenigſtens haben könne, das Schiff wirklich an dem Orte der Ladung gelegen. (und alſo noch nicht in See gegangen ſey) Wäre aber das Schiff der Zeit bereits (d. i. in See) abgegangen, oder ſchon über die gewöhnliche Zeit unterweges, und derjenige, der verſichern läßt, hätte darum gewußt, und ſolches nicht angezeiget, ſo iſt die Aſſecuranz von keinen Würden, der Aſſecuradeur aber die völlige Prämie zu behalten befugt. *)

§ 465.

§ XII) Es iſt 4) ein groſſer Betrug, wenn iemand, in Hoffnung eines Schiffbruches, Waaren, die nicht eingeladen worden, verſichern läſſet, als wenn ſie wirklich wären eingeladen worden. (*Und dieſem Betruge iſt derjenige ähnlich, wenn geringſchäzigere Waaren, bey vorher beſchloſſenem an Strandſetzen und Verderben, zum Schein eingeladen worden, als worauf gezeichnet geweſen, wovon ich den beträchtlichſten Caſum § 456. eingeführet. *) Nicht viel beſſer handeln diejenigen, welche den gedoppelten Werth der verſicherten Sache zu erhalten trachten, (* und deßwegen eine gröſſere Prämie auszahlen, als nach Proportion ihr Intereſſe, oder der Schade an dem Werth des Schiffes und der Güther, ſich betragen kann. Denn dieſe iſt der Grund aller

Tari-

†) Aſſecuranz-Ordnung tit. 4. art. 12.

Taxirung, und davon werde ich an ſeinem Orte noch ausführlicher reden; hier aber will ich den Leſer auf dasjenige zurück zu gehen erſuchen, was ich beſonders von der Taxirung eines Caſco, wenn das Schiff von führen Holze iſt, § 430. erwehnet habe. Denn dieſer hat auch bey gegenwärtigem Satze ſeinen Einfluß, und zugleich in den hiernächſt folgenden Caſum, da ein Schiff im Feuer aufgegangen.*)

§ 466.

§ XIII) Ueberhaupt hat 5) der Aſſecurirte wahrſcheinlich allemal ſo oft einen Betrug begangen, ſo oft man beweiſen kann, daß er dem Aſſecuradeur einige Umſtände verſchwiegen habe, welche dieſer nicht gewußt hat, und die ihm nachtheilig ſeyn können. Denn es muß vielmehr denen Aſſecuradeurs die Beſchaffenheit und Gröſſe der zu übernehmenden Gefahr getreulich und deutlich angezeiget werden. Und daher können einige Waaren unter dem allgemeinen Namen von Waaren nicht rechtsgültig verſichert werden.

§ 467.

(* Die Umſtände, welche nicht zu wiſſen, dem Aſſecuradeur in der Folge ſchädlich werden können, ſind die gefliſſentliche Verſchweig- oder Verwechſelung des Ortes der Einladung, des Einlaufens, des Schiffers, des Schiffs-Gefäſſes, und der Gattung der Waaren, welche einer beſondern Gefahr unterworfen ſind. Aber auch eine bloſſe (culpa) Verſäumniß, und die daher entſtehende Verhehlung des Aſſecurirten, befreyet den Aſſecuradeur von ſeiner Verbindlichkeit; und dieſes will ich Artikelsweiſe bey der zwoten Regel hiernächſt aus einander ſetzen.*)

§ 468.

§ XIV) Es kann aber auch 6) der Aſſecuradeur, dem ein Aſſecurirter einige nachtheilige, und die Gefahr vermehrende, Umſtände nicht angezeiget hat, alsdann doch nicht von ſeiner Verbindlichkeit befreyet werden, wenn ihm ſelbſt dieſe Umſtände zur Zeit der Verſicherung hinlänglich bekannt geweſen, oder die er, bey eigenem Nachdenken, hätte wiſſen können: (*Die Erläuterung dieſes Satzes kann ich am beſten durch Einführung eines merkwürdigen Proceſſes, und der von den Partheyen auf beyden Seiten vorgebrachten Gründe, geben. Die Relation darüber, cum Voto, folget, und ſie iſt gewiß ſo beträchtlich, als gegründet, weil ſie das ganze Aſſecuranz-Geſchäffte in ſeiner Hauptlage vor Augen ſtellet:

§ 469.

Relatio ex actis George & Henrique Jenquel, *contra* 1) Octavio von Vinnen, 2) Lucas Beckmann, 3) Hinrich Burmeſter, Nic. Sohn.

§ 1. Es haben die Gebrüdere Jenquel in dreyen verſchiedenen, aber faſt wörtlichen Einhalts utrinque auf gleiche Weiſe verhandelten, Proceſſen die Beklagten, als Aſſecuradeurs, belanget, und zwar beſonders 1) Octavio von Vinnen wegen 1500 m℞, welche er auf Güther in dem Schiffe Jeſus Maria, Joſeph & Almas, gefürhrt von Capitain Antonis Rodiges Rocha, gezeichnet; welches Schiff von Liſſabon nach einen oder andern Hafen von Braſilien, met de doende Escales an de Cuſt da Mina, deſtinirt geweſen, und welches auf ſolcher Reiſe von einer Holländiſchen Galey in dem Hafen Ajuda weggenommen, nach dem den Holländern zugehörigen Caſtel da Mina geführet, und daſelbſt aller ſeiner Güther beraubet worden. 2) Lucas Beckmann und Hinrich Burmeſter aber wegen reſpectiver 1000 m℞ und 1500 m℞ Bco, welche

der

der erſtere auf das Caſco des Schiffes, der Engel Gabriel, geführt von Capitain Joſeph da Luz, und der letzte auf die in dieſem Schiffe befindliche Güther an Klägere, als Mandatarios der zu Liſſabon etablirten Compagnie van Cariſco, verſichert; und welches Schiff gleichergeſtalten nach Braſilien deſtinirt worden, unterweges aber von einer Holländiſchen Galey gleichfalls in dem Hafen Ajuda feindlich angegriffen, und im Gefecht, durch Anzündung des Pulvers, in die Luft geſprenget, alſo, daß nichts davon geborgen werden können.

Petunt, die Beklagten zur Zahlung ihrer gezeichneten Summen, nachdem ſich die gütlichen Handlungen zerſchlagen, cum intereſſe a tempore moræ & expenſis zu condemniren.

2. Zur Verificirung ihrer Klage legen Klägere die gezeichneten Policen bey, zur Documentirung des Schadens aber produciren ſie, 1) ſo viel das von der Holländiſchen Galey ſeiner Güther beraubte Schiff anbetrifft, ſowohl in Portugieſiſcher als Deutſcher Sprache, die beſchwornen, und zu Liſſabon behörig vidimirten, Auſſagen acht, articulatim, auf Requiſition des Capitains, in der Stadt St. Sebaſtian in Rio de Janeiro im Monat April 1726 coram Notario vernommener Zeugen, namentlich des Schiffers, Commiſſarii, eines Paſſagiers, des Barbierers, Steuermanns, Schreibers, Hoch-Bootsmanns und Schiff-Capellans, welche ſämmtlich auf dem Schiffe qu. geweſen, und von ihrem eigenen wahren Wiſſen in den mehreſten Punkten einhellig bezeugen, daß

(1) das Schiff am 14 Sept. 1725 von der Stadt Liſſabon abgeſegelt, und der Schiffer den 12 Nov. deſſelben Jahres auf der Küſte da Mina Land entdecket; von demſelben aber, weil es ſein deſtinirter Hafen nicht geweſen, ſo viel möglich, ſich abgehalten, um ſeinen Cours deſto beſſer fortſetzen, und von feindlicher Begegnung ſich ſichern zu können; wie

alſo

alſo alle Portugieſiſche Fahrzeuge, die auf daſigen Küſten Schiffahrt trieben, zu thun gewohnt wären.

(2) Daß der Schiffer am 29 ejusd. das Land angethan, dieweil er den Hafen Ajuda, dahin er deſtinirt geweſen, um gegen ſeine einhabende Güther Sclaven einzulöſen, ſchon in der Nähe gehabt.

(3) Daß ihm beym Hinunterſegeln der Küſte ein, unter Franzöſiſcher Flagge vor Anker liegendes, Schiff in einem Hafen, Popopequeno genannt, ohngefehr 6 Meilen von Ajuda entlegen, zu Geſicht gekommen.

(4) Daß der Schiffer, weil er geargwohnet, daß dieſes ein Holländiſches Fahrzeug ſeyn mögte, und weilen man die Holländer auf daſiger Küſte für falſche Freunde der Portugieſen hielte, einen wohlerfahrnen Steuermann ausgeſchickt, um das Schiff zu recognoſciren; und daß er ſich, nach erhaltener Nachricht, zurücke begeben; auch, weil das Holländiſche Schiff vor dieſem den Oberwind gehabt, mit ſeiner Officiers und Schiffs-Volks Genehmhaltung, den Anker zu werfen reſolviret, um daſelbſt das übrige des Tages ſtille zu liegen, und am Abend, zu mehrerer Sicherheit ſeiner Schiffahrt, weiter zu ſegeln.

(5) Daß er auch nachgehends alle mögliche Vorſichtigkeit gebraucht, bis er würklich in den Hafen Ajuda gekommen, und an die Stelle ſich begeben, die man Monte Palavra nennte, wegen der uralten Parole und des Vergleichs, welchen die Holländer mit dem Könige der Schwarzen des daſigen Landes, und denen ferneren Nationen gemacht, daß ſie in daſigem Hafen mit keinem Schiffe Streit haben wollten; ſo daß deswegen zwiſchen männiglichen allemal ein guter Friede unterhalten wäre, und daher der Schiffer ſich daſelbſt am ſicherſten zu ſeyn getrauet; mithin unter Portugieſiſcher Flagge das Land begrüſſet, und ſich bemühet, um bey denen andern

in

in daſigem Hafen liegenden Schiffen ſich vor Anker zu legen.

(6) Daß zu ſolcher Zeit das Schiff, welches ihnen gefolget, ſich eingefunden; ſtatt der Franzöſiſchen eine Holländiſche Flagge wehen laſſen; und, ohne weitere Umſtände, ihr Galey-Schiff mit Geſchütz und Musketerie angegriffen; und, nach zwoſtündigem Gefechte, weil ſie an Macht und Mannſchaft ſehr ungleich geweſen, ſich deſſen den letzten November inwendig des Hafens Ajuda, im Angeſicht der daſelbſt liegenden Schiffe und der Leute des Landes, weggenommen; Schiffer und Volk vom Bord geholet, hergegen eine gleiche Anzahl Holländer auf die Galey zurück geſandt, und, nach dreytägigem Aufenthalt, nach dem Caſtel S. George in Mina geſegelt; daſelbſt von dem Commandanten ſofort Wächter an die Priese geſchickt, die Güther ſämmtlich herausgeholet, das Schiff ſelbſt aber, nachdem es ohnedies von den mehreſten Victualien entblöſſet, auch Tauwerk und Segel daran ruiniret geweſen, dem Schiffer am 31 Dec. wiedergegeben worden. Worauf er

(7) am 4 Jan. 1727 abgereiſet, und den 9 März zu Rio de Janeiro angelanget, woſelbſt ihm ſogleich wegen des Contracts des Zehenden und der Zoll-Officianten Wächter an Bord geſandt, aber keine Güther gefunden worden.

Imgleichen werden

2) wegen des im Gefechte in die Luft geſprengten Schiffes, die theils auf dem Prinzen-Eyland in der Stadt St. Anthonio am 8 Jan. 1726, theils zu Liſſabon aufgenommene Atteſtata jurata vieler Zeugen, namentlich des Schiff-Capellans, zweener Steuermänner und eines Capitains; imgleichen eines Schreibers und Matroſen von andern daneben gelegenen Schiffen, und verſchiedener anderer Kaufleute und

Capi-

Capitaine; von welchen die erſteren aus eigenem Wiſſen, die letzteren aber durch erhaltene Correſpondenzen erhärten:

(1) Daß, als das Schiff in dem Hafen Ajuda gelegen, eine Holländiſche Galey, nachdem der Capitain derſelben vorhin ein Boot abgeſandt, und die freywillige Uebergabe verlanget, nach hierauf erhaltener abſchlägigen Antwort, daſſelbe angethan, verſchiedene Stücke Geſchütz auf daſſelbe losgebrannt, nicht weniger auf daſſelbe, ſo wie es vor Anker gelegen, die Musketerie abgefeuret.

(2) Daß, als ſich das Schiff dagegen wehren wollen, Feuer in der Pulver-Kammer ausgekommen, und das Schiff zu Trümmern gegangen wäre, ſo daß davon nur ein Europäer und 2 Schwarze gerettet worden.

(3) Daß der Holländer, damit er ſein Vorhaben deſto beſſer in das Werk richten mögte, den auf dem Schiffe befindlichen Holländiſchen Kaufmann, nebſt allen am Lande befindlichen, der Holländiſchen Compagnie zugehörigen, Effecten an Bord geholet.

Welchen Atteſtatis denn auch reſpective die Connoſſementen und Cargaſons-Verzeichniſſe in forma probante mit angefüget worden.

3. Beklagte Aſſecuradeurs haben anfänglich zwar dilatorie exceptionem legitimationis, cautionis pro reconventione & expenſis & edendorum documentorum opponiret. Es ſind ihnen aber bey der Admiralität ſowohl am 31 Julii und 28 Auguſt, als im Ober-Gerichte unterm 17 November, und in Reviſorio am 3 und 8 März peremtorie, und zwar hauptſächlich aus der Urſache, wie ſolches in ſententia reviſoria zum Ueberfluß mit ausgedruckten Worten angedeutet worden, injungiret, weilen ihnen nemlich dadurch, was ſie bereits zu ihrer Defenſion ad Acta gebracht, nicht benommen.

4. Welchem-

4. Welchemnach denn nöthig ſeyn will, ehe man zur Perluſtrirung der peremtoriarum ſelbſten ſchreitet, dasjenige ex dilatoriis, was hieher gehöret, zu extrahiren, und demnächſt ſolches mit demjenigen, was nachhero peremtorie weiter vorgebracht worden, zu vergleichen; da denn von allen dreyen Beklagten bey der dritten Exceptione edendorum documentorum überhaupt urgiret worden:

1) Daß die Ordre und ſonſtige Briefe, welche Klägere von ihren Principalen dieſer Aſſurance und des Gefechts wegen erhalten, imgleichen

2) die Inſtruction, welche den Schiffern, ihres Verhaltens und der Gegenwehr wegen, beygeleget worden, müſten produciret werden, um daraus abnehmen zu können, warum dergleichen feindlicher Angriff geſchehen. Geſtalten

3) da, bekanntermaaſſen, **zwiſchen der Krone Portugall und den Holländern** nicht nur Friede ſey, ſondern auch ein beſonderer **Commercien-Tractat** wegen der Fahrt nach den quäſtionirten Küſten errichtet worden; mithin faſt nicht anders zu vermuthen, denn daß von den Schiffern, entweder durch Verfahrung des Zolls, oder andere dergleichen, den Aſſuradeurs nicht zu Laſten kommende, Urſachen, Gelegenheit zur Attake wäre gegeben worden; maaſſen

4) in vorangeführtem Commerce-Tractat expreſſe enthalten, daß, in ſo ferne die Portugieſiſchen Schiffe die darinn enthaltenen Rechte erlegen, ſelbige ſicher und ungehindert auf die Küſte von Guinea und in Weſtindien trafiquiren könnten, auch

5) der König von Portugall über die Confiſcation qu., falls ſolche als ein Einbruch der Tractaten wäre angeſehen worden, ohne Zweifel würde Klage und Satisfaction geſucht haben. Dahingegen

6) in

6) in den Holländiſchen Gazetten ſelbſt wäre notificiret worden, daß dieſe Schiffe bloshin wegen der nicht erlegten 10 Procent wären für gute Prieſen erkläret worden. Wobey denn

7) Octavio von Vinnen in ſpecie anführet, daß von demjenigen Schiffe, auf welches er gezeichnet, bloshin die Waaren confiſciret, das Schiff hingegen freygegeben worden; zum evidenten Zeugniſſe, daß die Attake nicht aus Feindſchaft, ſondern wegen verfahrenen Zolles, geſchehen wäre.

5. Gleichwie aber dieſen *Exceptionibus* abſeiten der Klägere in Replicis hauptſächlich damit begegnet worden, daß

1) es der Producirung der Ordre-Briefe nicht anders, denn bey ſehr erheblichen Urſachen, bedürfe, daran es aber hier überall mangele; und daß daher

2) der Producirung der Inſtructionen für die Schiffer es um ſo weniger bedürfe, als es von ſelbſten die Nothwendigkeit erfodere, daß in ſolcher die Defenſion gegen iedermann enthalten ſeyn müſſe;

3) daß, in applicatione auf die caſus quæſtionis, es keine unbekannte, ſondern der ganzen Börſe notoriſche Sache wäre, daß von den Holländern ſchon eine lange Zeit her auf beſagter Küſte die Portugieſen angegriffen würden, obgleich der Commercien-Tractat errichtet wäre; und daß, wenn gleich

4) die bloſſe Entrichtung der Zehenden in demſelben erfordert würde, die Holländer iedoch indiſtincte den Portugieſen die Fahrt ſtreitig machen wollten; daß

5) eben daher eine ſo groſſe Prämie von 10, 11 und 12 Procent den Aſſuradeurs gegeben würde; und daß ſie ſich daher niemals in dergleichen Fällen der Zahlung entleget, auch dermalen die meiſten übrigen Aſſuradeurs ſich bequemet. Welchen derſelben aſſertis denn auch,

6) ob-

6) obgleich es von ihnen nicht angeführet worden, der kundbare Schriftwechſel hinbeytritt, welcher wegen der auf den Küſten qu. von den Holländern contra fidem pactorum genommenen Portugieſiſchen, und in ſpecie der quäſtionirten, Schiffe zwiſchen dem Portugieſiſchen Ambaſſadeur im Haag und der Weſt-Indiſchen Compagnie gewechſelt worden, und die ſowohl ſeparatim gedruckt, als dem Merc. Hiſt. 1727. To. 83. p. 354. 460. 477. 577. 597. inſerirt ſich befinden: allermaaſſen daraus erhellet, daß der Holländer poſtulatum nicht blos auf die Erlegung der 10 Procent, wie ſie ſolche in ihren Gazetten einführen laſſen, ſondern überhaupt dahin gehe, daß ſie die, vice verſa den Portugieſen an den Holländiſchen Küſten auf gleiche Weiſe, wie den Holländern auf den Portugieſiſchen, geſtattete Fahrt ganz anders interpretiren, und eine ſolche Reciprocirung in der That leugnen wollen.

So haben auch Beklagte ſelbſten hieraus ihre Defenſion in peremptoriis nicht ferner genommen, ſondern dieſelbe auf eine ganz contraire Art dahin gerichtet, daß ſie zwar

1) in theſi das principium ſtark urgiret, daß ein Aſſecuradeur denjenigen Schaden, welchen der Aſſecurirte ex propria culpa vel dolo leidet, wenn er nemlich contrebande oder verbotene Waare in ſeinem Schiffe, ohne des Aſſecuradeurs Wiſſen und Willen, führe, oder den Zoll verführe, oder auf verbotene Häfen und Plätze fahre, und daher Schiff oder Guth confiſciret würde, zu bezahlen nicht ſchuldig ſey; hingegen in hypotheſi weder eines von den Schiffern quæſtionis verfahrenen Zolles, noch geführter Contrebande, erwehnen, ſondern nunmehro, ihren vorigen Aſſertis, nach welchen ſie hauptſächlich den zwiſchen Portugall und den Holländern ſeyenden Frieden, auch daß wegen Confiſcirung der Schiffe quæſtionis keine Klage von dem Portugieſiſchen Geſandten angebracht worden, allegiret, ſchnurſtracks entgegen, ihre Defenſion

darinn ſuchen, daß aus den, hiewider von der Holl. Weſt-Indiſchen Compagnie in öffentlichen Druck gegebenen, Deductionen erhelle, wasmaaſſen die Schiffe der Portugieſiſchen Compagnie, auf ſolche Länder zu fahren, überall nicht befugt wären: daß folglich

2) Klägere in der gezeichneten Police dieſen Riſico beſonders hätten andeuten, und die Aſſecuradeurs dißfalls avertiren laſſen müſſen: gleich ſie,

3) daß ſolches bey dergleichen, von Klägern beorderten, Zeichnungen in Holland geſchehen, durch eine beygelegte, wiewohl auf N. N. gerichtete, Police erweiſen; und ferner

4) die von dem Portugieſiſchen Miniſter gegen mehrgedachtes Unternehmen der Holländer geführte Klagen ſich nunmehro dahin zu Nutze machen, wie daraus erhelle, daß der Schade quæſtionis die Aſſecuradeurs, und zumalen diejenigen, welche, wie Beklagte, eine reine Polize gezeichnet, nicht angehe, ſondern daß

5) dieſes eine Sache ſey, welche Klägere mit der Holl. Compagnie ausmachen müßten: geſtalt ſie denn auch

6) billig die Reclame vorher hätten verſuchen müſſen, und von der Hochmögenden Herren General-Staaten Juſtitz-Eifer einer prompten Willfahrung, extra caſum einer verbotenen Handlung, ſich ohne Zweifel hätten getröſten können; dahingegen

7) Klägere, durch Verſchweigung der den Portugieſen von den Holländern vorſtehenden Beſorglichkeit, præſumtionem malæ fidei & manifeſti doli gegen ſich hätten; und alſo ihnen Exceptio theils plane non, theils nondum fundatæ actionis obſtire; theils endlich, ſi tandem naſcatur actio, vorher von ihnen der Reinigungs-Eyd, daß ſie ohne Arg und Liſt gehandelt, abgeſchworen werden müßte. Petendo daher puram abſolutoriam, eventualiter aber Klägere an die Holl. Com-

Compagnie zu verweiſen, und ſuper juram. purgatorio zu erkennen.

4. Klägere repliciren hierauf

ad 1 & 2) daß ſie in theſi gar wohl zugeſtünden, daß es Rechtens ſey, daß, wenn bey Errichtung eines Aſſecuranz-Contractes dem Aſſecuradeur ein hauptſächlicher Umſtand, welcher dieſem unbekannt, oder auch ſie zu wiſſen nicht verbunden, die Aſſecurati aber wohl wiſſen, nicht kund gemacht wird, die Aſſuradeurs auch durch ſolche Verſchweigung bewogen worden, eine Police zu zeichnen, welche ſie, falls ſie das Verſchwiegene gewußt, auf die Condition nicht gezeichnet haben würden, in ſolchem caſu der conſenſus in Anſehung des Verſchwiegenen als nicht gegeben zu halten, mithin die Aſſecuradeurs ſolchen Schaden zu tragen nicht verbunden; dahingegen hätte es in hypotheſi mit der, von den Holländiſchen Kreuzern geſchehenen, Wegnehmung der Portugieſiſchen Schiffe eine ſolche notoriſche und Börſen-kundige Beſchaffenheit, daß ſie in Hamburg nie den Policen wäre einverleibet, hingegen gleichwohl der Schade allemal ohne Widerſpruch, und zwar von dem beklagten Octavio von Vinnen ſelbſt, in verſchiedenen namhaft angeführten Fällen, bezahlet worden; daß daher

3) von der in den Holländiſchen Policen geſchehenen beſonderen Benennung keine Folge auf die Hamburgiſche könne gezogen werden, als nicht nur in genere ſolches in Holland überall weit mehr gebräuchlich, ſondern auch an Prämie daſelbſt aufs höchſte nur 8 a 9 Procent, hier hingegen 10, 11 a 12 Procent gegeben würden: welches nicht ſeyn könnte, wenn an der hieſigen Börſe die mehrgemeldten Streiffereyen der Holländer unbekannt wären.

ad 4. 5 & 6) regeriren ſie ex antecedentibus, daß die Aſſecuradeurs den Schaden zu ſtehen gehalten, die reclame aber

in caſu quæſtionis überall keinen Platz finde: indem von ſelbſten folge, daß, ſo lange die Holländer Recht zu haben vermeinten, die Portugieſen von der Handlung auf die Guineiſchen Küſten mit Gewalt abzuhalten, wie ſie ſolches dem Portugieſiſchen Ambaſſadeur im Haag declariret, an keine reclame zu gedenken; allenfalls wären Klägere ihnen ihr Recht dieſerwegen zu cediren erbötig.

ad 7) repliciren Klägere, daß es hier gar keines juram. purgatorii bedürfe, weil Klägere niemals in Abrede geweſen, daß ſie von den Streiffereyen der Holländer gewußt, auch hierinn von den Beklagten um ſo weniger, etwas mala fide verſchwiegen zu haben, könnten angeſehen werden, als Beklagte ſelbſten eben ſowohl, wie Klägere, dieſe Umſtände gewußt, und eben daher eine ſo anſehnliche Prämie gezogen hätten.

5. In *Duplicis* haben Beklagte ihre vorherigen Gründe bloshin wiederholet, die vorhin geſchehene Zahlung, als unwiſſend der Umſtände & indebite geſchehen zu ſeyn, vorgegeben, und die nöthig geweſene Inſerirung des Riſico qu. in die Police, wiewohl aus keinen neuen fundamentis, vornehmlich urgiret, und transmiſſionem actorum gebeten.

Gleichwie aber letztere in einer Mercantil- und Aſſecuranz-Sache, welche nicht ſowohl nach den ſubtilen Rechten, als der Billigkeit, Einhalt der Police und den Kaufmanns-Rechten, beurtheilet werden muß, nicht gerne pflegt erkannt zu werden, wie ſolches in einem beſonderen Reſponſo per rationes dubitandi & decidendi von dem ſel. Strykio, auf Befragen Ampl. Senatus, im Monat May 1707 weitläuftig ausgeführet, und in Hrn. D. Kellinghuſens zu Halle ſub Præſidio Boehmeri 1709 gehaltenen Diſſertation ganz eingerückt worden; ſo kommt es, nach allen hinc inde verhandelten actis, da nemlich der Schade ſelbſt genug documentiret

worden,

worden, die reclame auch, bewandten Umſtänden nach, von ſelbſten wegfällt, lediglich auf die Frage an:

Ob Klägere die von den Holländern an den Portugieſiſchen Schiffen, wenn ſie die quäſtionirten Küſten befahren, zu verüben gewöhnlichen Streiffereyen der Police beſonders einrücken, und ſich dagegen aſſecuriren zu laſſen, verbunden geweſen, oder nicht, mithin ob bey der von ihnen geſchehenen Verſchweigung ſie ſich zuvörderſt, wegen dabey nicht gehegter Argeliſt, jurato zu reinigen verpflichtet, oder ob die Beklagten ohne ſolchen zu Erlegung der gezeichneten Summen condemniret werden können?

6. *Rationes dubitandi:*

Wiewohl nun, daß Klägere die mehrbemerkten Streiffereyen der Holländer der Police insbeſondere einflieſſen zu laſſen verbunden geweſen, wenigſtens daß ſolche Verſchweigung nicht animo doloſo geſchehen, jurato zu verificiren ſchuldig ſind, dahero zu urtheilen ſeyn mögte, daß,

1) nach denen Holländiſchen principiis, hier würklich ein caſus, da die Confiſcation wegen verbotener, denen Policen, vermöge der See-Coutumen, ſ. Herrn Langenbecks See-Recht p. 400) zu inſerirenden, Fahrt geſchehen, um ſo mehr vorhanden zu ſeyn ſcheine, als in dem einen Fall nur die Waaren, mitnichten aber das Schiff, wie bey ordentlicher Caperey eins mit dem andern zu geſchehen pflegte, confiſciret worden; ein ſolcher Riſico aber

2) von den Aſſecuradeurs, wegen des zwiſchen Portugall und der Holländ. Compagnie ſeyenden Commerce-Tractats, gar wohl ignoriret, mithin von ihnen auch auf die Uebernehmung derſelben bey der Zeichnung nicht gedacht werden können; zumalen da

3) Klägere ſelbſten in denen Holländiſchen Policen die

Inſerirung dieſer Clauſul nothwendig gehalten, und alſo einigermaaſſen in mala fide geweſen zu ſeyn ſcheinen mögten, daß ſie mit ihren Mitbürgern nicht eben ſo ouvert, als mit Fremden, hierinn verfahren wären; ſo ſind iedoch an der andern Seite weit wichtigere

7. *Rationes decidendi*

zu finden. Denn es kommt

1) hier ſo wenig auf die Holländiſchen principia an, um die von den Holländern an den Portugieſen verübten Streiffereyen aus der Zahl ordentlicher Capereyen auszuſchlieſſen, als man etwan die Portugieſiſchen zur Vertheidigung des Gegen-Satzes anführen könnte; immaaſſen, wie die Holländer und Portugieſen hierinn als Partheyen anzuſehen ſind, davon iede ſich die Juſtice der Sachen beyzulegen ſucht, und deren Diſput über die Erklärung eines errichteten Commerce-Tractats wenigſtens dem Aſſecurato ſo viel zu ſtatten kommt, daß die von den Aſſecuradeurs opponirte exception, als wenn die Schiffe quæſt. verbotene Handlung getrieben hätten, rechtsgültig nicht erwieſen werden kann; alſo iſt nur bloshin die Frage: **ob derjenige Tort, den die Holländer den Portugieſen an den Küſten quæſt. zu erweiſen gewohnt ſind, etwas neues und ſeltenes, oder ſchon ſo bekannt ſey, daß er unter dem in der Police überhaupt von den Aſſecuradeurs übernommenen Riſico begriffen ſey?** Denn da dieſe mit gar expreßiven Worten bereits folgendes in ſich faſſet:

Want wy nemen vrywillig tot onſe laſte, allen bedachten *en onbedachten* Schaden of Ungelukken, ſo gemelde Kopmanſchoppen ſoude konnen of mogen overkomen, al waer't ock, dat ſulks gebeurde door foute of verſuymniſſe van den Schipper of ſyn Volck, ofte NB. *door wat Actien en Pretenſien, ook enig onge-*

ongeval of confiſcatie het ſoude mogen procedeeren, het ſy van Vianden of Vrienden, want wy ſtellen ons in alles ende tot alles in des Geaſſureerden plaetſe.

ſo folget wohl nothwendig, daß diejenige Gefahr, welche unter dieſer General-Clauſul nicht begriffen, und deren ſpeciale Inſerirung in die Police nothwendig ſey, entweder ganz auſſer allem Streit zu einer Handlung an verbotene Oerter qualificiret, oder auch ſo ſelten ſich zutragen müſſe, daß den Aſſecuradeurs, ohne ſpeciale Wahrſchauung, ſolche nicht zu Laſten geleget werden könne. Da nun hingegen

2) der Holländiſchen Küſtenbewahrer Betragen gegen die Portugieſen von dieſen beſtändig als unerlaubt ſoutenirt, die Handlung an den quäſtionirten Oertern für unverboten gehalten, beydes aber bereits was altes, und eine an der Börſe ſo bekannte Sache iſt, daß vielfältig der Schade von den Aſſuradeurs vergütet worden, obgleich ſolcher Schade in der Police nicht exprimirt geweſen; mithin

3) die von den Beklagten vorgeſchützte ignorantia, zumalen bey deren merklichen Variation, da ſie zu Anfang eine Verfahrung des Zolls vorſchützen, und den Commerce-Tractat als ein Zeichen des Friedens, und einer den Portugieſen unverwehrten Handlung, angeben, hernach aber ſolches ganz invertiren wollen, auch da nicht zu präſumiren, daß ſie vorhin dergleichen Schaden auf bloſſe reine Policen würden bezahlet haben. Geſtalt denn auch

4) der Unterſchied zwiſchen den Amſterdammiſchen und hieſigen Policen nichts inferiren will, da dieſer, wie in andern, alſo auch in dieſem Punkte, von der verſchiedenen Obſervanz der Oerter herrühret, auch die ſpeciale Inſerirung in den Holländiſchen Policen vermuthlich um deswegen nöthig erachtet worden, weil die Holländer ſelbſt eben diejenigen ſind, die

den Portugieſen nachſtellen; und man alſo deſto mehr Urſache hat, ſich von denenjenigen eine Gefahr verſichern zu laſſen, die ſonſten bey ihren Landes=Gerichten ſich mit der Exception, daß die Fahrt auf verbotene Oerter, ſc. ex principiis Hollandorum, gerichtet geweſen, gar leichtlich eine abſolutoriam erhalten würden. Wie denn Beklagte ſelbſt viele præjudicata in duplicis anführen, welche ration aber in Hamburg gar augenſcheinlich ceßiret; zugleich aber

5) der hieraus gezogene Verdacht einiger von den Klägern intendirt ſeyn ſollenden Argeliſt von ſelbſt wegfällt. Zumalen, da

6) die Extendirung der Prämie auf 10 und mehrere Procent, wenn ſie gleich allein kein concludentes Argument giebt, iedoch, bey Concurrirung der übrigen rationum, nicht ganz auſſer Acht zu laſſen.

Aus welchem allen denn ſo viel abzunehmen, daß, da Klägere ſich auf eine ſolche Weiſe, wie, von Beklagten ſelbſt nicht abgeleugnetermaaſſen, in Hamburg bisher üblich geweſen, gegen eine von vielen Jahren her gar öfters vergütete Beſorglichkeit und Gefahr, verſichern laſſen, dieſe auch, ſo lange die Portugieſen und Holländer über die Erklärung ihres Commercien=Tractats ſich ſtreiten, für eine derer ordinairen caſuum, welche die Aſſuradeurs auch bey einer reinen Police, ſub clauſula generali, über ſich nehmen, und die folglich Aſſecurati ihnen ſo wenig, als die von andern Capern beſorgliche Gefahr, beſonders namhaft zu machen verpflichtet ſind, zu halten; folglich Beklagte, die gezeichneten Summen cum intereſſe a tempore moræ zu bezahlen, zu condemniren, ſie auch, da cauſa litigandi wenigen, oder gar keinen, Grund hat, bey einer ſolchen Aſſecuranz= und Mercantil=Klage, in die Unkoſten zu vertheilen ſeyn.

Und nach dieſem gründlichen Voto iſt denn auch nicht nur in Senatu am 10 Sept. 1728 geſprochen, ſondern auch die

Urthel

Urthel von den auswärtigen Herren Reviſoribus am 2 May 1729 confirmiret worden.*)

§ 470.

§ XV) Wann die Aſſecuranz, wegen ausgeübten Betruges des Aſſecuraten, für ungültig erkannt wird, ſo bekömmt dieſer die Prämie niemals wieder zurücke, (*ſondern ſie bleibet dem Aſſecuradeur, und das Gericht erkennet Koſten und Schaden zu Laſten des Betriegers, der ohnedies der öffentlichen Beſtrafung annoch anheimgeſtellet wird.*)

§ 471.

IV. *Exceptio culpæ.*

§ XVI) Die zwote Regel iſt dieſe: **Der Aſſecuradeur darf den Schaden, woran der Aſſecurirte ſelbſt Schuld iſt, nicht erſetzen.** Die Schuld des Schiffers ſchadet dem Aſſecurirten nicht, ſondern wird, wie der Betrug, welchen jener ohne Theilhabung ſeines Principals ausgeübet, eine Beläſtigung und Genugthuung des Aſſecuradeurs. Wenn aber 1) der Verſicherte die Zölle betrogen hat, und die verſicherte Sache deswegen confiſciret worden, ſo wird der Aſſecuradeur von der Klage entbunden; †) hingegen wird er condemnirt, wenn die Confiſcation nicht erfolgt, ſondern die verſicherte Sache nachher untergegangen iſt. Beſonders aber iſt der Fall zu bemerken, da die verſicherte Sache **Contrebande** geweſen, und deswegen confiſciret worden.

§ 472.

(*Was ſowohl zu Krieges- als Friedens-Zeiten unter **contrebanden** und verbotenen Waaren zu verſtehen ſey, davon

†) Hamb. Aſſecuranz-Ordnung tit. 5. a. 6. Aus dieſem vermeinten, aber nicht bewieſenen, Grunde ſuchten die Aſſecuradeurs in dem § 469. eingeführten Caſu frey zu kommen.

habe ich in der zwoten Abtheilung, bey den Handels-Rechten der Perſonen, § 14-21. ſo viel mir zur Wiſſenſchaft gekommen iſt, die Auskunft bereits gegeben. Indeſſen fehlet es niemals an dem gefährlichen Verſuche, den Contrebande-Handel und die Lurrendreyereyen zu treiben: und es wird deren Einladung den Aſſecuradeurs bisweilen verſchwiegen, bisweilen aber veroffenbaret, und in die Police geſetzt. Ich habe in dem § 456. angeführten Caſu ſogar bemerket, daß man zum Schein contrebande Waaren nennet, und der Reclamirung derſelben ſich begiebt, um unter dieſem Prätext die Nachforſchung des gehabten Intereſſe und der würklichen Einladung der veraſſecurirten Güther zu verhindern und abzukehren. Allein davon iſt hier die Rede nicht: ſondern einmal **die Frage** dieſe: ob denn, zumalen zu Krieges-Zeiten, unſern Kaufleuten **erlaubet ſey, Contrebanden zu verladen?** und die **zwote:** ob, wenn es gleichwohl geſchiehet, und die Verſicherung geſuchet und erhalten wird, **der Schade** und Verluſt **von dem Aſſecuradeur** gar nicht, oder doch wenigſtens in dem Falle **zu tragen** ſeyn mögte, wenn ſie würklich auf Contrebande gezeichnet? und endlich die **dritte:** ob, wenn freye und unfreye, durch einander geladene, Güther auch zugleich und mit einander confiſciret werden, diejenigen **Aſſecuradeurs**, welche **auf die freyen Güther** die Aſſecuranz gethan, ihren Aſſecurirten die verſchriebenen Summen auszahlen müſſen? *)

§ 473.

(*Ich habe bereits, was die **erſte Frage** anbetrifft, § 296. angezeiget, was für geſetzliche Verordnungen in den vorigen See-Kriegen bey uns theils ſchon ausgegangen, theils ferner vorbehalten worden, um die Einladung der contrebanden und unfreyen Güther zu hemmen und zu verpönen. Und nach

dieſem Grundſatze würde, meines Ermeſſens, die gleichwohl zu unternehmende Einladung, auch in Anſehung des Aſſecuradeurs, die Befreyung von der Auszahlung, und von einem null und nichtigen Contracte nach ſich ziehen. Allein in unſerer Aſſecuranz-Ordnung iſt bis ietzo davon nichts erwehnet; und es iſt nur ein Zuſatz zu der neuen, als eine Erinnerung, in Vorſchlag gekommen, welcher ſeine Schwierigkeit bey der Kaufmannſchaft gefunden, als von welcher alleinig bey dem 10ten Artikel nur dieſes hinbeygefüget iſt: daß es, bey Strafe der Nullität des Contracts, von demjenigen in den Policen namhaft angezeiget werden müſſe, welcher die Contrebanden eingeladen gehabt, ſo wie es nemlich in anderen neueren Aſſecuranz-Ordnungen vorgeſchrieben iſt,†) und daß, wenn dieſe Anzeige geſchehen, denenjenigen, die freye und erlaubte Güther bey der Contrebande in ein ſolches Schiff geladen, ſolches gar nicht zum Nachtheil gereiche, wenn ſie zur Zeit der Verſicherung nichts davon gewußt hätten: wohingegen ein ieder Ablader freyer Güther, wenn er dergleichen nach der ſeinigen Einladung, und alſo zu ſpät, iedoch vor Abgang des Schiffes, erführe, ſolches ſeinem Aſſecuradeur zu melden ſchuldig, bey Strafe der Nullität, falls er es gefliſſentlich verhehlet hätte.*)

§ 474.

(*Und hierinn muß ich demnach die Antwort auf die beyden letzten Fragen begränzen, mithin nur dieſes bemerken, daß die contrebanden Waaren nicht unter dem allgemeinen Namen von Waaren, Güthern und Kaufmannſchaften begriffen und verſteckt werden können, um den Aſſecuradeur zur Verbindlichkeit zu ziehen.*)

§ 475.

†) Als in der Amſterdammiſchen art. 10., in der Schwediſchen art. 5. § 3.

§ 475.

§ XVII) Der Aſſecuradeur iſt 2) frey, wenn die verſicherte Sache etwa wegen einer Privat-Schuld des Kaufmanns an einem gewiſſen Ort, auf richterlichen Befehl, angehalten, oder mit Arreſt belegt worden, es ſey denn, daß dieſer Befehl widerrechtlich gegeben worden. [1]) Auch alsdann hat der Aſſecurirte ein Verſehen begangen, wenn er mit Löſchung des Schiffes ohne Urſache gezögert, [2]) oder auf eine andere Art die verſicherte Sache ohne Noth einer Gefahr ausgeſetzet, oder den Schaden, den er hätte abwenden können, durch ſeine Nachläßigkeit und Trägheit nicht abgewendet hat. [3]) Die Aſſecuradeurs, die wegen eines ſolchen Verſehens des Kaufmanns freygeſprochen werden, behalten die Prämie. (* Und dieſe Regel wird durch die folgende noch weiter erkläret werden. *)

§ 476.

V. *Exceptio non adimpleti contractus.*

§ XVIII) Die dritte Regel: **Wenn der Aſſecurirte die Bedingung der Convention nicht erfüllet hat, ſo iſt der Aſſecuradeur zur Erſetzung des Schadens nicht verbunden.** Hiebey iſt es einerley, ſo viel nemlich die Gültigkeit der Verpflichtung anbetrifft, ob der Verſicherte entweder mit Fleiß, oder aus Verſehen, die Bedingung nicht erfüllet hat: ja auch ſogar alsdann muß der Aſſecuradeur freygeſprochen werden, wenn es nicht einmal bey dem Aſſecurirten geſtanden, dieſelbe

[1]) Hamb. Aſſec. Ordn. tit. 5. art. 5.

[2]) Hamb. Aſſec. Ordn. tit. 5. art. 13. Darinn ſtehen die Exempel: wenn das Schiff ſtatt eines Pack-Raums im Haven geworden, da man aus andern daſelbſt befindlichen Schiffen Güther eingenommen, und von da ans Land, oder in andere Schiffe gebracht, und ſo wechſelsweiſe verfahren.

[3]) Davon kommen die caſus unten ebenfalls vor.

dieſelbe zu erfüllen, es ſey denn, daß etwa eine Veränderung aus einer Urſache hergekommen, die mit unter der Uebernehmung der Gefahr begriffen iſt.

§ 477.

§ XIX) Zu dieſen Bedingungen gehöret erſtlich, daß das Schiff nicht verändert werden müſſe, auf weſſen Caſco oder Güther in der Police gezeichnet worden. Eine iede Veränderung nemlich, die ohne Conſens der Aſſecuradeurs, aus welcher Urſache es auch ſeyn möge, geſchehen iſt, macht 1) die Aſſecuranz ungültig, wenn die Reiſe noch nicht angetreten iſt. (*Denn es kommt auf die Speculation über die Eigenſchaft des Schiffes, über die Flagge, die es führet, und andere Umſtände an, warum es einen Vorzug zur Wahl des Einladers verdienet: und ich habe ſchon § 235. von den Pflichten des Schiffers, keine Güther in ein ander Schiff zu laden, ohne daß es die Befrachter bevollborten, aus dem Geſichtspunkte der Aſſecuranz geredet, nachdemmalen der Aſſecuradeur, als in die Stelle des Einladers tretend, auch dieſelben Befugniſſe hat.*) Iſt aber 2) die Reiſe angetreten, und die Veränderung des Schiffes nothwendig geweſen, (*z. E. da das Schiff bereits in der See geweſen, aber durch contrairen Wind, oder aus anderen Urſachen, wieder zurück zu kommen gezwungen, und wo folglich ſelbiges entweder in den Stand dazu wieder geſetzet, oder ein anders zur Ladung genommen wird; imgleichen da das Schiff, worauf die Aſſecuranz geſchehen, ſtrandet, oder ſonſt durch Sturm und Ungewitter in einen ſolchen Zuſtand geräth, daß es ſeine vorgehabte Reiſe nicht vollführen kann, und der Schiffer ein anderes Schiff zu weiterer Fortbringung der Ladung, oder der geborgenen Güther, ſuchen und häuren muß,*) †) ſo können die Aſſecuradeurs von ihrer Verbindlich-

keit

†) Hamb. Aſſecur. Ordn. tit. 5. art. 17. 18.

keit nicht losgeſprochen werden. (* Jedoch iſt in erſterem Fall der Aſſecuradeur (falls nicht bereits eine Havarie beym Schiffe ſich zugetragen) die Prämie zurück zu geben ſchuldig; und wird von guten Männern, welche ſie zu reguliren haben, inſonderheit auf die Gefahr, welche ſie ſchon getragen haben, geſehen. †) In letzterem Fall aber ſind die Aſſecuradeurs, der veranlaßten Veränderung des Schiffs unerachtet, für alle auſſerordentliche Koſten, auch Gefahr und Schaden, verbunden, der den Güthern in ſolchen gehäuerten Schiffen, oder Fahrzeugen, bis dieſelben an den zur Löſchung beſtimmten Ort angekommen, zuſtoſſen mögte. Es muß aber der Aſſecurirte, ſo bald es geſchehen kann, (d. i. nach erlangter Wiſſenſchaft) den Aſſecuradeurs von ſolcher Veränderung des Schiffes Nachricht ertheilen. *) ††) Bisweilen wird aber auch 3) das Schiff, worinn die verſicherten Waaren eingeladen werden ſollen, wegen einer rechtmäßigen Urſache in der Police nicht genannt. *)

§ 478.

(* Und dieſe Urſachen des nicht benannten Schiffes walten a) beſonders vor, wenn auf unbenannte Retouren aus entfernten Landen, woher keine ordentliche Poſten kommen, eine Verſicherung geſchiehet; indem derjenige, welcher an ſolchen Handels-Plätzen Güther liegen, und von daher Retouren zu erwarten hat, nicht allezeit zuverläßig wiſſen kann, in welchem Schiffe ſie kommen werden. Daher pflegt man Güther in unbenannten Schiffe oder Schiffen aſſecuriren zu laſſen, und es wird z. E. in der Police geſetzt: auf Retouren in Schiff oder Schiffen, welche von 5. Pack M. M. N. 1. a. 5. procediren, 100 Stück Laken einhalten,

†) Hamb. Aſſec. Ordn. tit. 5. art. 17.

††) Daſelbſt art. 18.

ten, an *D. Juan Alfonſo* conſignirt worden, und ausgehend 24000 Rpts. werth geweſen. Wenn ſolche Umſtände bekannt worden, iſt dergleichen Aſſecuranz dem Betruge eben ſo wenig unterworfen, als wenn das Schiff benannt worden. Denn der Aſſecuradeur kann die angegebenen Umſtände, ſowohl der Schiffe, als der Ladung, unterſuchen laſſen. †)

Und dergleichen, oder denſelben ähnliche, Aſſecuranzen haben in verſchiedenen See-Geſetzen ihre Beſtimmung. ††) In den

†) Ich habe dieſes Exempel aus Herrn **Magens** S. 17. und 18. entlehnet.

††) Vermöge der Spaniſchen Geſetze, welche c. l. S. 18. angeführet ſind, werden 1) die Aſſecuranz-Policen auf Retouren von Indien in zweyen Jahren für abgelaufen erkläret; es muß 2) in den Policen angezeiget werden, ob und wie viel auf dieſelben Effecten vorhin ſchon verſichert worden; 3) müſſen die Königl. Regiſter die würkliche Verladung beweiſen, und die Aſſecuradeurs ſind zu Bezahlung eines Schadens nicht anders verbunden, als wenn die Police mit beſagten Regiſtern übereinſtimmet.

In den Ordonn. de *Louis XIV.* Liv. III. tit. 6. art. 4. (S. 5. 19. u. 676.) ſind überhaupt die Aſſecuranzen auf Ladungen auf unbenannte Schiffe von der Levante, den Africaniſchen Küſten, und andern Theilen der Welt erlaubet.

Zufolge der neuen Aſſec. Ordn. von Amſterdam a. 2. und a. 71. (ebendaſ. und S. 621. 563.) iſt eben dieſes verordnet. Jedoch muß, wenn das Schiff gleich unbekannt iſt, und alſo deſſen Name nicht ausgedruckt werden kann, iedennoch der Name desjenigen, der die Aſſecuranz committirt, und das datum der Ordre, oder des Advis-Briefes, in der Police, bey Strafe der Nullität, ausgedruckt, auch von ſolchen Aſſecuranzen kein Riſtorno gefordert werden mögen, es ſey denn des Abladers, oder des Conſignatarii, Name in der Police angezeiget.

Und in dem Preuſſ. See-Rechte cap. 6. art. 3. heißt es überhaupt: **daß, wenn der Aſſecurirte die Sorte der Waaren, oder des Schiffes, aus erheblichen Urſachen, nicht anzeigen könnte, zwar die Verſicherung insgemein auf unverbotene Waaren oder Schiffe geſchloſſen werden könne, ſolches aber deutlich und ausdrücklich in der Police angeführet werden ſolle.**

den Hamburgiſchen aber ſtehet davon nichts, ſondern b) nur der Caſus, da auf ein unbenanntes Schiff, oder Schiff mit Convoye, verſichert wird, und wo ſolches von dem, was mit der erſten Convoye an den in der Police benannten Ort ankommt, verſtanden wird, mit dem Zuſatze, daß, wenn ſich fünde, daß der Verſicherte überall keine, oder nicht ſo viele Güther, oder Intereſſe, als er verſichern laſſen, darinn (d. i. in den ſolchergeſtalt mit der Convoye ankommenden Schiffen) hat, alsdann die Prämie, nach Proportion der Gefahr, riſtorniret, oder wiedergegeben, (ſ. oben § 437.) und im übrigen der Aſſecuranz-Contract damit aufgehoben ſeyn ſoll. Jedoch dieſer Artikel lieſſe ſich auch wohl auf die vorhin benannten Retour-Schiffe anwenden. Denn der Schluß kömmt mit den Sätzen anderer See-Rechte überein. †) *)

§ 479.

§ XX) Die zwote Bedingung iſt: Es muß kein anderer Schiffer, als der in der Police genannt worden, das Schiff und die Güther führen. (* Es liegt hier zuvörderſt eben das im vorigen gedachte principium zum Grunde. Es iſt eine Speculation über die Eigenſchaft des Schiffers ſowohl, als des Schiffs-Gefäſſes, und man hat zu einem mehr Vertrauen, als zum andern. Es kann aber auch, zweytens, die Veränderung der Perſon eine Gefahr nach ſich ziehen, welche bey der vorhin erwählten nicht entſtanden ſeyn würde. Jedoch hat auch dieſe Regel, wie die vorhergehende, ihren Abfall, wenn die Noth, rechtliche Handels- und Ehehaften die dringenden Urſachen ſolcher Veränderungen ſind; auch alsdann aber muß dem Aſſecuradeur unverzüglich Wiſſenſchaft davon gegeben, oder, da vor Ertheilung derſelben dem Schiffer eine

†) S. die vorſtehende Note, und Magens S. 19.

eine Gefahr zuſtöſſe, ſolches von dem Aſſecurato bewieſen, und allenfalls eydlich erhärtet werden, daß er nicht ehender, als da das dem Schiffe zugeſtoſſene Unglück ſich begeben, davon etwas erfahren habe. Und zur Erläuterung dieſer Regeln und deren Ausnahmen will ich einen merkwürdigen Caſum in nachſtehenden Relationen anführen, welcher allererſt in den nächſtabgelaufenen Jahren zur Erörterung und zur Entſcheidung ſowohl des probatorii, als des Definitiv-Schluſſes, bey uns gekommen iſt.

§ 480.

Relatio in Sachen Richard Thornton, Klägers, *contra* Herrn P. P. & Herren Conſorten, Beklagten.

1. Die ſämmtlichen Herren Beklagten haben 1761. reſpective den 4 und 5 Septemb. in differenten Poſten die Summe von 30000 mk Bco an Klägern, Richard Thornton, für Rechnung der Fiumer Compagnie, auf **Zuckern**, geladen in das Schiff, genannt: **de Maas-Stroom**, welches (wie es in der Police heiſſet) **Jacob Beer**, ein Holländer, **oder ein anderer**, ietzo **führet**, von London nach Fiume verſichert; und ſtehet dabey in der Police: **Vermuthlich iſt der Schiffer** ultimo Auguſti **völlig beladen geweſen, um mit dem erſten guten Winde zu ſegeln.** Es iſt aber dieſes Schiff, worauf nach der Abreiſe von London der Schiffer Beer erkranket, deswegen zu Falmouth eingelaufen, woſelbſt er auch **geſtorben.** Darauf iſt ein gewiſſer Banitzer wieder Schiffer **geworden**, der die Reiſe fortgeſetzet, aber unterwegens in der Mittelländiſchen See von einem Franzöſiſchen Caper nach Port Mahon aufgebracht, und zu einer guten Priſe durch 2 producirte Urtheile, der Franzöſiſchen Admiralität und des Königl. Staats-Raths, verurtheilet worden.

In der Franzöſiſchen Admiralitäts-Urthel ſtehet, daß, als der Caper Audibert, führende das Caper-Schiff, l'aimable Thereſe genannt, 15 Meilen von Majorca im Nov. 1761 auf das Schiff quæſt. Jacht gemacht, und der Capitain an Bord des Capers kommen müſſen, bey Unterſuchung ſeiner Papieren ſich geäuſſert, daß die Ladung dieſes Schiffes aus Franzöſiſchen Producten von Franzöſiſchen Prieſen beſtanden, und daß bemeldte Schriften nicht in Ordre zu ſeyn befunden worden, weil der zu London ausgefertigte Geſundheits-Paß an einen Namens Jacob Veer ausgeſtellet geweſen; daß aber der dieſes Schiff commandirende Capitain ſich Vanitzer nenne, und derſelbe kein einziges Document an Bord gehabt, um zu beweiſen, daß ihm das Schiffs-Commando aufgetragen worden. Dieſe Gründe hätten den Caper bewogen, das Schiff zu Mahon aufzubringen. Daſelbſt habe der Vanitzer auf die ihm vorgelegten Fragen ausgeſaget: daß er aus Dännemark ſey, ſich auf die Steuermanns-Kunſt geleget, und zu Rotterdam wohnhaft ſey; daß er von Hamburg mit bemeldtem Schiffe nach London in Qualität eines Steuermanns abgeſegelt; daß der Capitain de Veer dieſes Schiff commandiret; daß ſie zu London mit einer Ladung Zucker, Butter und Steine nach Fiume deſtiniret geweſen; daß Jacob Veer mit einer Krankheit befallen, welche ihn genöthiget, Falmouth anzuthun, woſelbſt der Capitain Veer verſtorben, worauf der Holländiſche Conſul ihm, dem Vanitzer, das Schiffs-Commando anvertrauet; daß die Ladung, wie er glaube, Handels-Leuten zu Fiume zugehöre, und zu London durch einen Deutſchen abgeladen worden ꝛc.; daß der eine an Bord ſich befindende Paß ſich auf eine vorherige Reiſe bezöge, und im Monat Junio 1760 datiret; daß unter ſeinen Papieren ein zweyter vorhanden, de dato 1761; daß die eingeladenen Zuckern theils von Engli-

ſchen

ſchen Colonien, theils von Franzöſiſchen Prieſen wären; daß er am 26 Oct. 1761 von Falmouth abgereiſet, um nach Fiume zu ſegeln; daß es in Engelland nicht gebräuchlich, weder die Nation des Capitains, noch die Anzahl der Schiffs-Mannſchaft zu deſigniren; daß ihm unbekannt, warum der Holländiſche Conſul ſeinen Geſundheits-Paß nicht in Augenſchein genommen, und er es auf Befragen nicht für nöthig gehalten.

Die Auſſagen des übrigen Schiffs-Volks ſtimmen mit des Vanitzer ſeiner mehrentheils überein.

Auf ein nachheriges Interrogatorium des Capitain Vanitzer hat derſelbe geantwortet, daß ihm nicht bewußt, warum 2 Päſſe an Bord vorhanden; daß in Holland der Gebrauch ſey, den alten Paß ſo lange beyzubehalten, bis man einen zweeten erhält.

Ueber dieſe Prieſe ſind, wie es in der Urthel weiter lautet, Schriften und Suppliken ſowohl abſeiten des Capers, als der Directeurs der Compagnie zu Trieſte und Fiume, als auch der Rotterdammer Rheder, durch ihre Advocaten und Procuratores übergeben: worauf aber das Schiff Maas-Stroom, deſſen Geräthſchaften und Zubehör, nebſt den geladenen Waaren, für eine gute Prieſe declariret, und dem Capitain Audibert und ſeinem Rheder adjudiciret worden. Dieſe Urthel iſt im Namen des Admirals von Frankreich, Duc de Penthiévre, zu Paris den 3 Julii 1762 ausgeſprochen.

Die zwote Urthel des Königl. Staats-Raths zu Compiegne, vom 25 Julii 1763, enthält eine pure Confirmatoriam voriger Urthel.

Kläger beweiſet dabey durch die zu London in Franzöſiſcher Sprache aufgemachte Factur, kraft deren der Werth der geladenen Zuckern 5930 L. 11 Sch. 9 Pens Sterl. betrifft, und durch das zugleich in copia vidimata beygebrachte Holländiſche

ländiſche Connoſſement des Schiffers Beer, das würklich leidende Intereſſe des verſicherten Theils; fordert zugleich, vermöge aufgemachter Unkoſt-Rechnung wegen der geführten Reclame-Proceſſe, welche ſich auf 1699 Liv. 19 Sous betragen, von den Herren Aſſecuradeurs deren Erſtattung für ihren Antheil.

Kläger bittet demnach, zu erkennen, daß die Herren Beklagten, und zwar ieder von ihnen ſeine gezeichnete Summe, völlig, nebſt denen auf ſolche Summen pro rata kommenden Koſten des Reclame-Proceſſes, imgleichen die Zinſen des Verzugs von Zeit der vorgelegten Certificate über dieſen Schaden, und alle Unkoſten des gegenwärtigen Proceſſes, ſowohl Advocatur als Procuratur, innerhalb 14 Tagen zu bezahlen ſchuldig.

2. In der hauptſächlichen Handlung negiren Herren Beklagte:

1) daß Kläger die zum Beweiſe ſeiner Klage erforderlichen Belege vollſtändig beygebracht, indem nicht nur der Ordre-Brief, und die Franzöſiſchen Originale der producirten Ueberſetzungen, wenigſtens bey der communicirten Copey, fehlen, ſondern auch ſogar die beeydigte Verklarung des Schiffs-Volks nicht einmal vorhanden iſt.

2) wird negiret, daß, wenn Kläger auch den vollſtändigſten Beweis ſeiner anmaaßlichen Klage beybringen mögte, ſolcher dennoch die Beklagten im mindeſten nicht verbinden könne; ſintemal weder das Einlaufen des quäſtionirten Schiffes zu Falmouth, noch auch die mit dem Schiffer, gegen die einmal in der Police geſchehene und veſtgeſetzte Beſtimmung deſſelben, vorgegangene Veränderung, als welche die Confiſcirung einzig und allein nach ſich gezogen, und welche den Engliſchen Einladern unmöglich verborgen geblieben ſeyn kann, den Beklagten geziemend kund gethan worden.

3) wird negiret, daß der angeſtellte Reclame-Proceß, zufolge der Aſſecuranz-Ordnung, nach vorgängiger Verabredung und mit Zuziehung der Aſſecuradeurs angeſtellet worden, und daß dieſelben deswegen zu etwas gehalten ſind.

Herren Beklagte bitten demnach, in Ermangelung eines rechtsgültigen Beweiſes der dieſſeitigen negatorum der Klage, und in Betracht der daraus herflieſſenden rechtlichen Exceptionum nullitatis contractus & incompetentis actionis, in Rechten zu erkennen und auszuſprechen: daß Herren Beklagte von angeſtellter Klage zu entbinden, und Kläger alle verurſachte Gerichts- Advocatur- und Procuratur-Koſten denenſelben zu erſetzen ſchuldig.

3. In *Replicis* peremtoriis wird geantwortet:

1) Daß die Franzöſiſchen Originalien der Confiſcations-Urtheln neben den deutſchen Ueberſetzungen, wie das Protocoll ergiebt, von Anfang an den Actis beygelegt ſind, und daß den Herren Beklagten längſt vor Anſtellung dieſes Proceſſes die Originalia zugeſtellet geweſen.

Die Verklarungen fehlten nicht, wie gegenſeitig angegeben würde; denn die Interrogatoria des Vanitzer vom 6ten November, die übrigen Interrogatoria des Schiffs-Volks vom 9 und 10 November, und das zweyte Interrogatorium des Capitain Vanitzer, ſo in der Confiſcations-Urthel zu finden, lieſſen dieſe Verklarung deutlich leſen.

Der Beybringung eines Ordre-Briefes bedürfe es nicht einmal, da die Aſſecuranz im Anfange des Septembers 1761 geſchehen, die Aufbringung des Schiffes aber faſt 2 Monate ſpäter erfolget iſt; doch ginge zum Ueberfluß der am 31 Aug. 1761 von Thomas Joſeph le Bie, als Directeur der Aſſecuranz-Compagnie in Antwerpen, an Klägern, Richard Thornton, abgelaſſene Ordre-Brief hiebey.

 2) Der

2) Der Umſtand, daß das Schiff während der Reiſe in Falmouth eingelaufen geweſen, und davon den Herren Beklagten nichts kund gethan worden, möge die Verbindlichkeit der Herren Beklagten nicht aufheben. Dieſe hätten, kraft der Police, alle Zufälle, bedachte und unbedachte, übernommen. Daher hätten ſie auch den Umſtand, daß das Schiff in Falmouth eingelaufen, und alle Folgen, die daraus, zum Nachtheil der aſſecurirten Güther, entſtanden, auf ſich genommen.

Hiebey wird geleugnet, daß die Aſſecurirten hievon unterrichtet geweſen. Eine von den Directeurs der Aſſecuranz-Compagnie, Thomas Joſeph le Bie, als welcher, vorbeſagtermaaſſen, an Kläger die Ordre zur Aſſecuranz gegeben, coram Notario ausgeſtellte und beygebrachte Declaration enthält, daß er das Einlaufen des Schiffes: Maas-Stroom in Falmouth, den Tod des Capitains Jacob Veer, und die Ernennung eines andern in deſſen Stelle in demſelben Haven, nicht eher gewußt habe, bis er die Nachricht von der Aufbringung deſſelben Schiffes erhalten, und erwieſe alſo das Gegentheil.

Ueberdem ſey die geforderte Bekanntmachung an die Herren Aſſecuradeurs eine Aufbürdung, welche die Aſſecuranz-Ordnung und Police den Aſſecurirten nirgends aufgeleget habe, und die ihnen alſo nunmehro, nach erfolgtem Unfall, nicht aufgeleget werden möge.

Ob der Ablader zu London von dieſem Umſtande unterrichtet geweſen, oder nicht, gehöre nicht hieher. Mit dieſem ſey der Aſſecuranz-Contract nicht geſchloſſen. Dieſer habe auch kein Eigenthum an den Güthern gehabt.

3) Sey allerdings den Herren Aſſecuradeurs von dem Unfall, und angeſtellten Reclame-Proceß Nachricht gegeben. Dieſerwegen wird ein Atteſtat von dem beeydigten Mäkler Claus Andreas Eggers, der die Aſſecuranz geſchloſſen, (aber ebenfalls nur in bloſſer Copia) beygebracht:

Daß

Daß er den Herren Aſſecuradeurs, die auf der Ladung Zukker ins Schiff von Schiffer Jacob Beer geladen, an Richard Thornton gezeichnet hätten, von London nach Fiume, welches Schiff von einem Franzöſiſchen Caper genommen, und zu Port Mahon aufgebracht worden, nicht allein angezeiget, ſondern auch aus ihnen allen zwey Deputirte erwählet, welches auf die Herren Paul und Johann Berenberg und Garlieb Amſink gefallen, und alles, was ihm (dem Mäkler) von dieſer Sache von Richard Thornton communiciret worden, habe er alles getreulich den Herren Deputirten wieder berichtet. Er habe auch öfters die Herren Aſſecuradeurs erſucht auf dem Börſen-Sahl zu erſcheinen, und wären auch darüber zuſammen geweſen.

Die Herren Beklagten befünden ſich ohnehin nicht daſelbſt zur Stelle, wo ſolche Reclame-Proceſſe betrieben werden müßten: daß demnach die Herren Aſſecurirten den Reclame-Proceß auf der Herren Beklagten Gefahr und Koſten für ſich allein hätten führen können. (Tit. XV. art. 5. der Aſſecuranz-Ordnung.) Und da die Herren Aſſecurirten, bey aller angewandten Bemühung, und der hohen Aßiſtenz des Kaiſerl. Königl. Herrn Miniſtri zu Paris, des Herrn Grafen von Stahremberg, die Confiſcation nicht hätten abwenden können, ſo würden auch die Herren Beklagten nichts ausgerichtet haben.

Der Herren Beklagten Verneinungen und Einreden wären alſo gar nicht gegründet, und wird, da die Sache bis zur hauptſächlichen Handlung ohnedem 6 Monate hingezogen, ohne Anſtand Condemnatio, libellirtermaaſſen, gebeten.

4. In *Duplicis* peremtoriis wird erwiedert:

1) Daß von den producirten Franzöſiſchen Originalien auch Copia hätte müſſen gegeben werden. Die Verklarung müſſe auch bey aufgebrachten Prieſen beygebracht werden.

Die von dem Caper aufgenommenen Interrogatoria wären nicht beeydiget. Es ſey nicht darinn enthalten: zu welcher Zeit der Schiffer in Falmouth eingelaufen; wann der vorige Schiffer verſtorben; ob Vanitzer alſobald darauf, und wie er zum Schiffer deſſelben wieder beſtellet; ob er dieſen Umſtand nicht an ſeine Rheder und Einlader geſchrieben; wie lange das Schiff in Falmouth gelegen, und an welchem Tage es wieder abgeſegelt.

Wider den beygebrachten Ordre-Brief wird Beklagter Seite nichts erinnert.

2) Die Veränderung mit dem Schiffer hätte den Herren Aſſecuradeurs nothwendig kund gethan werden müſſen. Schiffer Veer war auf der Police benannt, und hätte alſo, ohne Einwilligung der Herren Aſſecuradeurs, nichts darinn geändert werden müſſen, bey Strafe der Ungültigkeit der Aſſecuranz. (Aſſecuranz-Ordnung Tit. I. art. 4. & 5.) Jacob Veer ſey ein vieljähriger erfahrner Seemann geweſen, in Anſehung deſſen die Herren Aſſecuradeurs insonderheit die Aſſecuranz übernommen hätten. Eben dieſe Veränderung des Schiffes ſey der Hauptgrund der Confiſcation geweſen. Es ſey ein anderes, wenn ein Schiffer in der See ſtirbet, und der Steuermann ex officio das Commando übernimmt: und wieder ein anders, wenn der Schiffer ſein Lebens-Ende vermerket, und, da er von London abgeſegelt, in einen Engliſchen Haven einläuft, um alles in Ordnung zu bringen; und wo das Schiff ſo lange hätte ſicher liegen können, bis die nöthige Nachricht gegeben, und alles ordentlich bewerkſtelliget wäre.

Es habe auch der Ordre-Geber in Antwerpen ſelbſt anerkannt, daß er ſich rechtfertigen müſſe, von dem Vorfall nichts gewußt zu haben, und habe daher die ad Replicas anliegende

Erklä-

Erklärung ausgeſtellet. Aber dieſe ſey unbeendiget, und heiſſe daher gerade ſo viel als nichts.

Ueberdem müßten aber auch die Einlader zu London, Dormer und Fanning, eydlich erhärten, daß ſie von der Veränderung quæſtionis, weder directe noch indirecte, etwas gewußt, und dieſe Nachricht weder den Rhedern noch Intereſſenten der Ladung notificiret hätten.

3) Der Mäkler-Atteſt bewähre weiter nichts, als daß den Herren Beklagten die Aufbringung des Schiffes vermeldet, und die Erſetzung des Schadens abgefordert worden: dieſes leugneten Herren Beklagte auch nicht. Sie leugneten aber, daß der Kläger mit ihnen über die Anſtellung des Reclame-Proceſſes conferiret, oder ihnen desfalls etwas communiciret habe, welches er doch (Tit. 15. art. 1. & 5. der Aſſecuranz-Ordnung) hätte thun ſollen.

Kläger müſſe dieſes Argument um ſo gewiſſer wider ſich gelten laſſen, da er ſelbſt, als Aſſecuradeur, für die Antwerpiſche Verſicherungs-Compagnie aus eben dieſem Grunde die Bezahlung in Sachen Averhoff & von Scheven contra Thornton gerichtlich verweigert, und auch bisher damit gehöret worden.

Kläger befinde ſich ſo gut, als Herren Beklagte, in Hamburg, und habe ihn nichts abhalten können, mit letztern die Befreyung des Schiffes gemeinſchaftlich zu verabreden. Da er dieſes nicht gethan, falle die Gefahr auf ſeinen eigenen Kopf.

Votum:

5. Was die Sache ſelbſt betrifft, iſt die erſte Einwendung einiger fehlenden Documenten von keiner Erheblichkeit, und hätte in Dilatoriis angebracht werden können. Herren Beklagte aber haben Dilatoriis renunciiret, und können alſo nicht von neuem ſich derſelben bedienen.

Der Ordre-Brief lieget nunmehro ad Acta, und in Duplicis wird nichts dawider eingewandt. Hätte der Herren Beklagten Anwald copiam der bey der Klage liegenden Conſiſcations-Urtheln in Franzöſiſcher Sprache, die doch ſeinen Herren Principalibus, wie Kläger ſaget, zur Inſpection vorgezeiget ſeyn ſollen, haben wollen, hätte er ſie verlangen müſſen, ehe er Dilatoriis recunciiret.

Die vom Caper aufgenommenen Interrogatoria erſetzen einigermaaſſen den Mangel der Verklarung. Daß der Caper das Schiffs-Volk über dieſe Interrogatoria zu beeydigen nicht für gut befunden, dafür können die Aſſecurirten nicht. Zufolge des Vanitzer Auſſage hat das Schiffs-Volk in Holländern, Italiänern, Genueſern und Neapolitanern beſtanden. So lange nun Porto Mahon in Franzöſiſchen Händen geweſen, iſt leicht zu erachten, daß, ohne des Capers Willen, daſelbſt keine ordentliche Verklarung aufgenommen werden können. Nachher aber hat das aus ſo vielerley Nationen beſtandene Schiffs-Volk ſich zerſtreuet.

Hingegen iſt die zwote Exception, daß nemlich die mit dem Schiffer Veer vorgegangene Veränderung, das Einlaufen in Falmouth, der Tod des Schiffers, die Beſetzung des Schiffes mit einem neuen Schiffer, ohne einem desfalls ausgeſtellten Document, den Herren Aſſecuradeurs nicht beyzeiten kund gemacht worden, von mehrerer Erheblichkeit: inſonderheit, da aus der Conſiſcations-Urthel erhellet, daß eben der Mangel eines ſolchen Documenti von Wiederbeſetzung des Schiffes, nebſt dem Vorwurf, als ob die Ladung aus Franzöſiſchen Prieſen beſtanden hätte, die Rationem decidendi zur Conſiſcation abgegeben.

Ob nun gleich Kläger darauf repliciret:

1) Daß ſolches unter die bedachten und unbedachten Zufälle gehöret, die ein Aſſecuradeur tragen müſſe;

2) Daß

2) Daß weder die Aſſecuranz-Ordnung, noch die Police, den Kläger zu einer ſolchen Anzeige verbinde;

3) Daß die Veränderung, zufolge Atteſtati des de Bie in Antwerpen, demſelben bis zur Aufbringung des Schiffes unbekannt geblieben; und endlich:

4) Daß die Einlader in London, weil dieſelben nicht die Aſſecurirten geweſen, die Güther auch nicht ihnen, ſondern der Fiumer Compagnie, zugehöret, zu einer ſolchen Nachrichtgebung nicht verbunden geweſen:

So iſt doch 1) der Aſſecuradeur alle bedachte und unbedachte Zufälle nur in ſo ferne zu tragen verbunden, als dieſelben ohne Wiſſen und Willen des Aſſecurati ſich ereignen.

2) Iſt zwar in unſerer Aſſecuranz-Ordnung von dergleichen Vorfall, wenn ein Schiffer, Krankheit halber, in einen Haven einzulaufen genöthiget, und nach deſſen Abſterben ein anderer Schiffer darauf geſetzet wird, in wieferne, inſonderheit in Kriegs-Zeiten, dem Aſſecuradeur Nachricht davon gegeben werden müſſe, nichts ſpecielles enthalten: Aber, da, nach Tit. I. art. 4. num. 5., der Name des Schiffers ein weſentlicher Punkt zu richtiger Ausfüllung der Policen iſt; ſo gilt auch hier die in folgendem Articulo 5., obzwar nur eigentlich in Anſehung der Taxation, beygefügte, doch an ſich generale Regel: Was einmal in der Police eingeführet und beliebet worden, ſoll, ohne Vorwiſſen und Mit-Einwilligung der ſämmtlichen Aſſecuradeurs, nicht verändert werden, bey Strafe der Ungültigkeit der Aſſecuranz.

Ueberdem erfordert bona fides bey dem Aſſecuranz-Contract, daß, wenn eine wichtige Veränderung mit einem Schiffe auf der Reiſe vorgehet, inſonderheit wenn leicht Schaden daraus entſtehen kann, und der Aſſecuratus ſolches weiß, er den Aſſecuradeurs ungeſäumt Nachricht davon geben muß,

damit

damit die nöthigen Maaßregeln, zu Abwendung der beſorglichen Gefahr, genommen werden können.

Ein Exempel davon finden wir in unſerer Aſſecuranz-Ordnung Tit. 4. art. 6., welches zwar von einem andern Caſu redet, nemlich wenn ein Schiffer gefliſſentlich mit der Convoye abzugehen verſäumet, aber ex identitate rationis gar füglich auch hier appliciret werden kann:

> Wenn der Aſſecurirte davon gewußt, oder es nachgehends erfahren, und er ſolches nicht den Aſſecuradeurs in Zeiten kund gethan, um mit ihnen ſich dieſerwegen zu vergleichen; ſo ſind dieſelben ihrer Verpflichtung gänzlich entſchlagen, und den Schaden, falls das Schiff genommen würde, zu bezahlen nicht ſchuldig.

3) Falls nun die Aſſecurirten von der mit dem Schiffer vorgegangenen Veränderung ſo zeitig etwas in Erfahrung gebracht hätten, daß vor der Wiederabſegelung des Schiffes von Falmouth dieſerwegen hätte Ordre geſtellet werden können, ſo hätten ſie ſolches zu dem Ende denen Herren Aſſecuradeurs kund thun müſſen.

Unter den Aſſecurirten können nur dreyerley Perſonen verſtanden werden. Die Haupt-Aſſecurirten ſind die Directeurs der Fiumer Compagnie. Von dieſen iſt, wegen groſſer Entlegenheit der Oerter, leicht zu vermuthen, daß ſie nichts davon, wenigſtens nicht ſo zeitig gewußt haben, daß denen Herren Aſſecuradeurs hätte Nachricht gegeben werden können.

Die Perſonæ intermediæ der Aſſecuraten ſind: 1) Thomas Joſeph de Vie in Antwerpen, der die Ordre zur Aſſecuranz gegeben, und 2) Kläger, Richard Thornton, der dieſelbe allhier effectuiret. Von letzterem wird in folgendem Numero geredet werden. Des Thomas Joſeph de Vie coram Notario ausgefertigte Declaration iſt unbeendiget. Soll dieſelbe in Judicio fidem haben, muß de Vie dieſe ſeine Declaration

vor

vor ſeiner Obrigkeit förmlich beendigen, und müſſen des Endes Subſidiales nach Antwerpen ergehen.

4) Sind die Einlader in London, Dormer und Fanning, zwar weder Aſſecurati, noch Eigenthümer der verladenen Güther, und können daher, weil die Sache ſie nicht angehet, weder adcitiret, noch, wie in Duplicis verlanget wird, ein Eyd von ihnen gefordert werden. Es iſt aber ſchwer zu glauben, daß dieſe Dormer und Fanning von dem geſchehenen Einlaufen in Falmouth, und der mit dem Schiffer vorgegangenen Veränderung nichts ſollten gewußt, noch an Kläger Thornton Nachricht davon gegeben, oder dieſer es nicht von andern Correſpondenten aus Engelland ſollte erfahren haben.

Ich wollte alſo auch dem Kläger, Thornton, auflegen, eydlich zu erhärten:

Daß er von dem Einlaufen des Schiffes, de Maas-Stroom, in Falmouth, und von der mit dem Schiffer vorgegangenen Veränderung, bey Zeiten keine Nachricht erhalten habe; wobey Kläger die eigentliche Zeit, wann dieſelbe Nachricht zuerſt bey demſelben eingelaufen, in dieſem ſeinem Eyde anzuzeigen ſchuldig.

Ad 3tiam Exceptionem der Herren Beklagten, daß der Reclame-Proceß mit ihnen nicht concertiret, noch dieſerwegen von Klägern mit ihnen communiciret ſey; ſo iſt der Aſſecurirte, zufolge Tit. 15. Art. 1. der Aſſecuranz-Ordnung, ſchuldig, die Aufbringung des Schiffes unverlängt ſeinen Aſſecuradeurs kund zu machen, und mit ihnen das Nöthige zu verabreden; und zufolge Art. 5. iſt der Aſſecurirte, ohne Mitwiſſen und Genehmhaltung ſeiner Aſſecuradeurs, etwas zu thun oder vorzunehmen nicht befugt. Nun iſt zwar dieſerwegen der Mäkler-Atteſt ad Replicas beygebracht. Aber 1) iſt dieſer Atteſt zu general, und ſiehet man nicht daraus, ob und was der Mäkler wegen Anſtellung des Reclame-Proceſſes

ceſſes den Herren Aſſecuradeurs angedienet. 2) Muß der Mäkler die Zeit, wenn er die Aufbringung des Schiffes den Herren Aſſecuradeurs zuerſt kund gethan, anzeigen, welche Zeit er, zufolge Tit. 23. Art. 3. der Aſſecuranz-Ordnung, in ſeinem Buche angeſchrieben haben muß. Eine ſolche Verbeſſerung des Atteſtati wird alſo dem Mäkler anzubefehlen ſeyn.

6. Nach dieſem Voto erfolgte denn auch bey Löbl. Admiralität am 7 Nov. 1766 das Interlocutum dahin: "daß "a) der Mäkler, Claus Eggers, auch die Zeit, da er von "der geſchehenen Aufbringung des Schiffes quæſtionis den "Herren Beklagten zuerſt Nachricht gegeben, in ſeinem At-"teſtato mit anzuzeigen; hiernächſt Kläger abſeiten des Tho-"mas Joſeph de Bie die Beeydigung ſeiner ſub Num. 7. ad "Replicas ausgeſtellten Declaration vor ſeiner Obrigkeit, in "einer Sächſiſchen Friſt, welche ihm dieſerwegen hiemit er-"theilet wird, ſub præjudicio zu documentiren ſchuldig; des "Endes Domino Secretario, dem Kläger mit den benöthig-"ten Subſidialibus nach Antwerpen an die Hand zu gehen, "committiret wird. Nicht weniger iſt Kläger, Richard Thorn-"ton, in einer Sächſiſchen Friſt, welche ihm hiemit ertheilet "wird, ſub præjudicio eydlich zu erhärten ſchuldig: daß er "von dem Einlaufen des Schiffes, de Maas-Stroom, in "Falmouth, und der daſelbſt mit dem Schiffer vorgegangenen "Veränderung, keine Nachricht ſo zeitig erhalten, daß dieſer-"wegen vor der Wiederabſegelung deſſelben Schiffes aus Fal-"mouth dahin hätte Ordre geſtellet werden können."

Mit dieſer Urthel waren nun zwar die Aſſecuradeurs nicht zufrieden, ſondern appellirten ad judicium ſuperius, und wollten die eydliche Erhärtung auch auf die Ablader zu London extendiret haben, vermeinten danebenſt, daß die beeydigte Verklarung des Schiffers und Schiffs-Volks zu produ-

ciren

ciren wäre. Wohingegen der Aſſecuratus mit gutem Grunde anführte, daß das Geſchäffte quæſtionis, in Anſehung der Einlader, mit der Abladung aufgehöret, und daß die Verklarung über die nöthigen Umſtände der Reiſe, und der Aufbringung von dem Caper ád acta bereits liege, und hierauf ward denn auch von Ampl. Senatu der Admiralitäts-Spruch am 7 Nov. 1766 confirmiret; auch, nachdem die injungirten Atteſten und Eydesleiſtungen, angefoderter maaſſen, geſchehen, am 27 May 1767 anerkannt, daß die beklagten Aſſecuradeurs ein ieder die von ihm gezeichnete Summe, benebſt denen auf ſolche Summen pro rata kommenden Koſten des Reclame-Proceſſes und den Zinſen des Verzugs, von Zeit der erhobenen Klage an, zu bezahlen ſchuldig, die Koſten aber, aus bewegenden Urſachen, zu compenſiren wären. Und dieſer Spruch ward in reſtitutorio am 11 Dec. 1767 confirmiret, und darauf zur Execution verwieſen. *)

§ 481.

§ XXI) Die dritte Bedingung iſt: **Es müſſen keine andere Waaren, als in der Police benannt worden, in deren Stelle eingeladen werden.** Und es kann 1) iezuweilen die Aſſecuranz ungültig werden, wenn auch gleich unter dem allgemeinen Namen der Waaren, Güther, Kaufmannſchaften gezeichnet, und die Gefahr übernommen worden. Wenn aber 2) eine gewiſſe Gattung von Waaren namhaft beſtimmet worden, ſo fällt die Aſſecuranz allemal von ſelbſt übern Haufen, ſo oft ſtatt der in der Police genannten Waaren, Waaren von einer andern Gattung, wider des Aſſecuradeurs Willen, eingeladen worden. (*Jedoch es ſind dieſe Caſus von einander abzuſondern, weil es eine ganz unterſchiedene Bewandniß mit einem ieden hat. *)

§ 482.
Wenn die Waaren nicht dürfen genennet werden.

(* Ich habe, was den erſten betrifft, aus dem, was vorhin §425. 429. ſchon geſaget worden, zu wiederholen: daß, der Regel nach, eine Aſſecuranz, ohne die verſicherten Waaren nennen zu dürfen, auf eine allgemeine Benennung von Waaren, Güthern und Kaufmannſchaften, geſchehen möge. Und iezuweilen kann es auch nicht anderſt ſeyn: z. E. wenn die Aſſecuranz in Vorrath und zu einer Zeit beſorget wird, wo man die Effecten, welche an Bord ſollen geſchicket werden, annoch nicht nach der Zahl und den Markzeichen der Packen, Kiſten u. ſ. f. erklären kann; imgleichen, wenn man Aſſecuranz auf Güther thun läßt, die man aus der Fremde verſchrieben, wo die gegebenen Ordres allerhand Veränderungen unterworfen ſeyn können: mithin in beyden Fällen der Aſſecuradeur auf verhoffte gute Treue des Aſſecurirten, ohne von der Eigenſchaft der Güther und von dem Riſico, der bey einigen gröſſer, als bey andern, ſeyn kann, ſich zu unterrichten, oder unterrichten zu laſſen, die Gefahr, in einer Allgemeinheit, freyen Willens zu übernehmen, kein Bedenken gefunden hat. Allein dieſe Regel hat doch ihre Ausnahme, und verſchiedene Güther müſſen genannt werden, ohne daß ſie ſich unter der gedachten Allgemeinheit verſtecken lieſſen. *)

§ 483.
Benennung der Contrebande und unfreyen Güther.

(* Daß 1) zu Krieges-Zeiten die Contrebanden, und die unfreyen Güther genannt werden müſſen, iſt wohl ein Satz, der bey allen Handels-Staaten angenommen iſt. Und hievon habe ich, was die Hamburgiſchen Aſſecuranzen betrifft, § 474. allbereits das Behufige angemerket. Nur muß ich hier, der Aehnlichkeit des Objecti halber, erwehnen, daß, wer in

in Krieges-Zeiten eine Prieſe gekauft, ſo annoch auf keinem freyen Strom geweſen, und darauf verſichern läſſet, dieſen Umſtand bey uns in der Police kund zu machen ſchuldig ſey: als in Entſtehung deſſen die Verſicherung von keiner Kraft noch Würde gehalten wird. †) *)

§ 484.

(*Nächſt dem iſt es auch 2) gewiß, daß zu Friedens-Zeiten diejenigen Güther bey ihrer Verſicherung müſſen genennet werden, deren Ausfuhr und Verladung an denjenigen Orten verboten ſind, woher ſie verſchrieben, oder wohin ſie verladen werden. *)

§ 485.

Benennung des Goldes und Silbers.

(*Zum Exempel des erſteren dienet die verbotene Ausfuhr von Gold und Silber, wie ſie in Spanien und Portugall von Zeit zu Zeit beſchränket, oder gar unterſaget iſt, und wo folglich der Aſſecuradeur zur Wiedererſtattung des Werths des, in einem Spaniſchen oder Portugieſiſchen Haven weg- und aus dem Schiffe wieder genommenen, Goldes und Silbers, anders wohl nicht können angehalten werden, als wenn ihnen dieſe gewagte Einladung genannt wäre, und ſie darauf die Gefahr übernommen hätten. Indeſſen iſt doch bey uns **Gold und Silber, gemünzet oder ungemünzet, wie auch Edel-Geſteine und Perlen, unter der allgemeinen Benennung von Kaufmannſchaften verſtanden,**††) welches auch, ohne Abſicht auf ein beſonderes Verbot, an anderen Orten nicht

†) Hamburgiſche Aſſecuranz-Ordnung tit. 4. art. 11. Die Schwediſche Aſſecuranz-Ordnung hat art. 5. § 5. denſelben verfolget.

††) Hamb. Aſſec. Ordn. tit. 4 art. 9.

nicht erlaubt iſt, ſondern benennet werden muß.[1]) Und es ſcheinet alſo, daß unter demſelben der Aſſecuradeur ſtillſchweigend zu Leiſtung der Gefahr ſich verpflichtet, wenn nicht in einem andern Artikel[2]) verordnet wäre, daß, wenn **baare Gelder, Silber-Barren, Güther und Waaren, weil ſie von dem Eigener, oder, mit deſſen Wiſſen, von dem Schiffer, überall nicht,** (das kann wohl nicht anders, als von der Ausfuhr, zu verſtehen ſeyn) **oder nicht recht, bey den Zöllen angegeben ſind, angehalten und confiſciret werden, der Aſſuradeur den daraus entſtehenden Schaden zu tragen nicht gehalten wäre.** Jedoch es bleibt mir die Sache dunkel, und ſcheinet einer Erklärung benöthiget zu ſeyn, welche, meines wenigen Ermeſſens, darinn beſtehen würde, daß der Aſſecuradeur nur für ſolche Unglücks-Fälle bey gedachten, in gewiſſer Maaſſe für Contrebande zu haltenden, Waaren alleine hafte, die nicht aus der Unfreyheit der Sache ſelbſt entſtehen, und, um keinen Widerſpruch mit dem Geſetze zu verurſachen,[3]) welcher allen Riſico dem Aſſecuradeur aufbürdet, ſo den Waaren, durch Bekümmerungen von hohen Mächten, in der Fahrt aufſtöſſet; ſo würde ich den Caſum, wo ein fremdes, und nicht National-Schiff, gegen verbindliche Friedens- und Commercien-Tractaten, auf anderem Gebiete, oder in offener See, durchgeſuchet, und ſolche Waaren, als gedacht, daraus weggenommen würden, zu Laſten des Aſſecuradeurs rechnen, und die Sache ſolchergeſtalt aus einander ſetzen.[4]) Jedoch eine competente reifere Erwegung

[1]) Als in der Amſterd. Aſſecuranz-Ordnung, in dem Preußiſchen See-Rechte cap. 6. art. 3.

[2]) Hamb. Aſſec. Ordn. Tit. 5. art. 6.

[3]) Tit. 5. art. 1.

[4]) Ich bin hierinn der Meynung des Herrn **Magens** gefolget, welcher S. 13. den Aſſecuranzen auf Gold und Silber eine ſolche Beſtimmung gegeben.

wegung wird hierinn das Maaß und Ziel beſſer, als ein Privatus, anordnen, der weiter nichts, als Anmerkungen, an die Hand geben kann. *)

§ 486.
Benennung der an einem Orte einzuführen verbotenen Güther.

(* Zum Exempel eines, zweytens, § 484. erwehnten, Verladens der Waaren nach ſolchen Oertern, wo deren Einbringung verboten iſt, dienet die nicht erlaubte Einfuhr fremder Manufacturen nach ſolchen Staaten, welche ſelbſt Manufacturen haben; und woſelbſt mithin ſolche fremde Güther als Contrebande gehandhabet werden.

Wer ſich nun gleichwohl mit dergleichen Verladung befaſſet, ſuchet gemeiniglich wegen der Gefahr, der er untergehet, durch eine Aſſecuranz ſich zu decken. Geſchiehet demnach dieſe, ohne die Waaren zu nennen, auf Kaufmannſchaften insgemein, ſo kann der Aſſecuradeur wohl nicht für die Confiſcation haften, wenn ſie ſolche Güther in den Häven und auf den Rheden, oder, wenn ſie an Land durch Schlupfwinkel gebracht worden, auf dem Fuhrwerke, in dem Gebiete, wohin ſie unerlaubterweiſe geführet worden, angehalten und weggenommen werden. Wagt es hingegen der Aſſecuradeur, auf eine ſolche unfreye und benannte Sache zu zeichnen, ſo iſt er wohl allerdings, für den Schaden zu ſtehen, verbunden.

Ein ſehr merkwürdiges Exempel, daß dergleichen Verſicherung geſchehen, wobey, des vorgehabten Betrugs halber, ſogar die Clauſul, daß, wenn das Schiff an den Wall des Staats durch Strandung geriethe, nach welchem die angegebenen Contrebanden conſigniret wären, keine Reclame geſchehen ſolle, hinzugefüget worden, habe ich § 456. eingeführet: und es iſt nichts gewiſſer, als daß,

wenn es würklich Contrebanden geweſen wären, die in das beregte Schiff eingeladen worden, die Aſſuradeurs ſowohl die Confiſcation, als ein See-Schickſal, würden zu büſſen gehabt haben: welche hingegen von aller Klage muſten losgezählet werden, da ſehr geringe, nicht contrebande, Sachen zum Schein die Ladung ausmachten, auf welche die Aſſecuradeurs nicht gezeichnet hatten; und welche unterweges mit dem Schiffe untergehen zu laſſen, des Aſſecurirten Abſicht geweſen war. *)

§ 487.

Benennung der verderblichen Güther.

(* Es ſind aber auch, auſſer den bisher erörterten Contrebanden, verſchiedene Sachen und Waaren, die unter dem allgemeinen Namen von Kaufmannſchaften mit einer rechtlichen Wirkung nicht veraſſecuriret werden können; worüber aber die Verordnungen der Geſetze ſehr unterſchieden ſind. [1]) Unſere Hamburgiſche Aſſecuranz-Ordnung ſchlieſſet von der generalen Benennung der Kaufmannſchaften auch **die leichtverderblichen Waaren** aus, und verlanget, daß ſolche benennet werden müſſen. [2]) Die Urſache findet ſich, um darnach, wenn Schaden daran entſtehet, urtheilen zu können, wen ſelbiger treffe. Und davon rede ich hiernächſt ein mehrers.

Dieſe verderblichen Güther aber ſind: **Salz, Korn, Pflaumen, Roſinen, Victriol, truckene Fiſche, Ocker, Hanf** und **Flachs**, auch **ungetheerte Tauen** und **Cabel-Garn** u. d. g., welche, nach andern neuen Aſſecuranz-Ordnungen, [3]) durch die Rubriken von **Zucker, Corinten, Feigen, Brunellen, Sumac, Mandeln, Bücher, Papier, Käſe, Erbſen, Bohnen**

[1]) ſ. eine Vergleichung derſelben bey Hrn. Magens S. 11. 12.
[2]) Tit. 4. art. 8.
[3]) ſ. die neueſte Amſterdammiſche art. 34., Schwed. See-Recht art. 5. § 4.

nen und Wolle zu ergänzen, nicht undienlich ſeyn würde, ſo wie auch der bey den Erinnerungen zur neuen Aſſecuranz-Ordnung allbereits vorgekommene Zuſatz ſehr vielen Zwiſt heben könnte, wenn der Aſſecuradeur, bey nicht geſchehener ausdrücklichen Benennung der verderblichen Waaren, von aller Havarie bey entſtehendem Schaden, ſo wie in Frankreich [1]) und Schweden, [2]) ſonder Begränzung auf gewiſſe Procente, ganz und gar befreyet würde. [3]) *)

§ 488.

Würkliche Benennung der eingeladenen Güther in der Police.

(* Mit dem caſu, wo würklich die verſicherte Waare genannt, aber nicht eingeladen, und eine andere in deren Stelle eingeſchiffet worden, hat es folgenden rechtlichen Zuſammenhang:

Einmal kann die Havarie nach dem Werth der Waaren, auf welche gezeichnet worden, weit gröſſer, als nach dem Werthe der an die Stelle der würklich eingeladenen, ausfallen; zumalen, wenn ein ſolcher Betrug dabey vorgefallen, als

[1]) ſ. Ordonn. de *Louis XIV.* L. 3. tit. 6. art. 31. *Il ſera fait deſignation* dans la Police; *des Marchandiſes ſujettes à coulage;* ſi non les Aſſureurs *ne repondront point* des dommages, qui leur pourront arriver par tempête; ſi ce n'eſt que l'aſſurance ſoit faite ſur retour de Pais étrangers.

[2]) Schwed. S. R. art. 5. § 4., der ſich auf den vorhergehenden beziehet, nach welchem, wenn die Benennung der Contrebanden nicht geſchehen, die Aſſecuranz ungültig ſeyn, und der Aſſecuradeur die Prämie behalten ſoll, und wornach alſo analogice auch bey nicht geſchehener Benennung der verderblichen Waaren geurtheilet wird.

Denn hat, nach dem Franzöſiſchen Codice Ludoviciano, der Aſſecuradeur in dem Falle quæſtionis nichts zu verantworten, und iſt, nach dem Schwediſchen, eine ſolche Aſſecuranz bey verderblichen Waaren eben ſo, wie bey Contrebanden, ungültig, ſo folgt daraus, daß die Havarie in keinem einzigen Procente den Aſſecuradeur treffe.

[3]) Und dieſes iſt in der Amſterdammer art. 34. deutlich beſtimmet.

als in dem § 456. eingeführten caſu iſt bemerket worden. Und daher iſt auch, zweytens, ein reiner Schade, oder ein gänzlicher Untergang des Schiffes und der Ladung, vom Aſſecuradeur nicht zu vergüten, wie in dem § 451. angedeuteten caſu vom Aſſecurirten behauptet werden wollte, der aber ſachfällig wurde, und ſich einen bloſſen Riſtorno, und die Erſetzung der Gerichts-Koſten, muſte gefallen laſſen. Kurz, das objectum, welches eingeklagt wird, iſt ein Unding für den Aſſecuradeur, der entweder gefliſſentlich, oder aus Verſehen, iſt hintergangen und verleitet worden. Und wäre demnach auch die eingeladene Waare von eben demſelben, oder noch gröſſerem Werthe, wie diejenige, worauf gezeichnet worden, und hätte alſo eine Proportion mit der Prämie, ſo kann iedoch die Aſſecuranz nicht beſtehen, ſondern fällt von ſelbſten weg, ſo wie es die Natur der Sache mit ſich bringet. Der Aſſecurirte hätte dieſes hinterher ſagen, oder auf Kaufmannſchaften und Güther, wenn es ſolche ſind, die darunter begriffen werden können, im allgemeinen Ausdruck ſich verſichern laſſen müſſen. Inzwiſchen iſt es für keine Veränderung der gezeichneten Waare anzuſehen, wenn ſie eine ſpecies generis, eine zu dem allgemeinen Begriff, z. E. von Leinewand, gehörige Gattung iſt. Immaaſſen ich oben § 427. und 428. davon ein Exempel angeführet habe.*)

§ 489.

§ XXII) Die vierte Bedingung iſt: In der Reiſe muß keine Veränderung vorgehen. Der Name des in der Police benannten Ortes aber bezeichnet 1) nicht nur den Hafen der benannten Stadt ſelbſt, ſondern auch andere umliegende Oerter, wo die Schiffe beladen, und gelöſchet werden müſſen. Wenn auch 2) das Schiff in einen Hafen eingelaufen, der näher als der benannte iſt, und daſelbſt die Ladung eingenommen, oder gelöſchet worden, ſo kann man nicht ſagen, daß die Reiſe verän-

verändert ſey. Wenigſtens wird deswegen der Aſſecuranz-Contract nicht aufgehoben; und hier gilt die eingeführte Regel: daß die Reiſe ohne Schaden der Convention zwar abgekürzt, aber nicht verlängert werden könne, welche Regel aber auch 3) einer Erklärung und Beſchränkung unterworfen iſt. (* Ich will dieſe drey Sätze durch Erläuterungen in ihr völliges Licht zu ſetzen ſuchen.*)

§ 490.

(* Der erſte Satz iſt dieſer: **Unter den in der Police benannten Handels-Plätzen, wo das Schiff laden und löſchen ſoll, verſtehet man nicht, daß ſolches gerade vor, bey und an denenſelben vollbracht werden müſſe, ſondern man begreift darunter auch die nahe anliegenden Oerter, wo die Ladung und Löſchung der Schiffe gemeiniglich zu geſchehen pfleget.** Daher iſt, zum Exempel, dafür zu halten, daß, bey einer Aſſecuranz von London nach Hamburg, zur Laſt der Aſſecuradeurs ſey: aller Riſico der geladenen Güther zu London, oder an irgend einem andern, unterhalb dieſer Stadt an der Themſe liegenden, Orte, bis Graveſand; imgleichen, daß dieſer Riſico daure, bis das Schiff auf der Elbe, oberhalb Kuxhaven, aus guten Bewegungs-Gründen, vor und zu Hamburg gelöſchet habe.

Zu Cadix pflegen die nach Indien deſtinirten Schiffe auch oberhalb dieſer Stadt, nemlich hinter den Puntalen, und zu, oder vor Caracas, zu laden, welche Plätze denn eben ſo wenig von der, in der Police von Cadix ab geſetzten, Gefahr auszuſchlieſſen, als wenn das Schiff in dortiger Bay, und näher vor ſolcher Stadt, gelegen hätte. Was die beſonderen Gewohnheiten und Umſtände eines ieden Orts mit ſich bringen, darinn können ſo wenig die gezeichneten Policen, als die Geſetze, einer verkehrten Auslegung das Wort reden. Ich

habe dieſe Erläuterung dem Herrn Magens †) nachgeſchrieben; und ſie kömmt auch bey uns mit dem Herkommen überein, obgleich ſie in den Geſetzen ſo wenig bey uns, als anderwerts, nur die Amſterdammiſche neue Verordnung ††) ausgenommen, beſchrieben iſt. *)

§ 491.

(* Und von dieſem Herkommen bey uns iſt mir ein merkwürdiges Exempel in Sachen Peter Höckels gegen Nicolaus Burmeſter von 1736 zu Geſichte gekommen: woraus erhellet, daß bey der Abfahrt der verladenen Güther, welche von Hamburg in die See geſchiffet werden, der ganze Diſtrict der unter der Stadt und bis nach Cuxhaven, als dem Munde der Elbe, mit Tonnen, Baacken und See-Marken, †††) verſtanden werde.

Der Caſus war nemlich dieſer: Der beklagte Aſſecuradeur hatte in Hamburg auf 136 Laſt, nach Catalonien deſtinirten, Korns gezeichnet, wovon 112 Laſt und 20 Laſt bey und vor der Stadt, der Reſt aber zu Glückſtadt an das Schiff gebracht worden. Dieſes verunglückte in der See, und er wollte den Schaden unter andern darum nicht vergelten, weil nicht dieſe ganze Ladung zu Hamburg eingeſchiffet geweſen. Es ward aber dieſe Einwendung nicht für erheblich geachtet, ſondern Beklagter ſowohl in judicio Admiralitatis am 20 Sept. 1731, als in ſuperiori ab Ampl. Senatu am 12 Dec. deſſelben Jahres in die Bezahlung condemniret.

Er

†) S. 53. 54.

††) Der 4te Artikel iſt nemlich dieſer:
Door de Circumjacentie van de plaats, van waar de Aſſuratie zyn Aanvang ſal neemen, werd verſtaan, niet alleen de Plaats der Ladinge, maar ook de Zeegaten en Zeehavens, en voorts alle de Tonnen, Bakens, of diergelyke Teekenen, zoo daar eenige mogten zyn, tot dat de Scheepen dezelve ſullen zyn gepaſſeert.

†††) So wie es in der Amſterdammiſchen Ordnung in vorſtehender Note lautet.

Er unternahm ſich hierauf, gegen die Appellations-Privilegien, an das Kaiſerl. Cammer-Gericht ſeinen Recours zu nehmen. Und dieſes veranlaßte eine Interventionem publicam pro tuendis privilegiis, in der zugleich die vorberegte Einwendung des Appellanten folgendergeſtalt vereitelt wurde:

Es kommt überall nicht darauf an, ob die Waaren aus der Stadt Hamburg, oder von einem andern Orte auf der Elbe, abgefahren, und an das Schiff gebracht werden, wann der Kaufmann, der ſolche abladen läſſet, in Hamburg wohnet. Die Situation der Stadt leidet ſolches nicht anders; und es iſt keinem Kaufmann anzumuthen, daß er die Waaren, inſonderheit Korn, welches er zu Glückſtadt, oder an einem andern Orte an der Elbe, kauft, erſt viele Meilweges zu Waſſer oder Lande nach Hamburg bringen, und damit das auf dem Strom liegende Schiff, worauf es deſtiniret iſt, vorbeyſegeln, nachgehends aber von Hamburg ab mit neuen Koſten etliche Meilen wieder zurück an daſſelbe Schiff bringen laſſen ſoll, anſtatt er ſolches ſofort an dem Orte, wo das Schiff lieget, mit weit weniger Gefahr und Koſten an Bord fahren laſſen kann. Ein Aſſecuradeur iſt folglich allerdings für diejenigen Waaren gehalten, die auf dem Revier des Elbe-Stroms, es ſey nahe bey, oder ferne von der Stadt, in das Schiff geladen werden, wenn die Police von Hamburg ab lautet, obſchon die Güther nicht aus Hamburg kommen; denn die Stadt Hamburg iſt ohnſtreitig das Emporium des Elb-Stroms, ſie hat von der Stadt bis in die See hohe Jura auf demſelben, und deſſen Protection, welche ihr öfters unſägliche Summen Geldes gekoſtet hat, und noch täglich zu ſtehen kommt, durch beſondere Kaiſerliche Privilegien erhalten. Nun aber hat Appellat mit dem ad Acta befindlichen Auszuge ſeiner untadelhaften Handlungs-

Bücher (welches nicht einſt nöthig geweſen wäre) zum Ueberfluß bewieſen, daß die, auf dem Hamburgiſchen Zoll-Extract fehlenden, 24 Laſt in das nachgehends verunglückte Schiff, bey Glückſtadt, eingeladen worden, woraus dem an ſich unſtreitigen Connoſſement noch mehrerer Glaube zugewachſen. *)

§ 492.

(* Es kann denn aber auch dieſer Satz in dem Falle nicht gemißbrauchet werden, da der verſchriebene Ladungs-Platz und der Hafen, ſamt der Rhede, nach der Bequemlichkeit und Sicherheit von einander unterſchieden ſind, wenn ſie auch ſonſt ganz nahe bey einander liegen: und die Aſſecuradeurs werden in ſolchem Fall, es ſey dolo vel culpa, wenn eine Veränderung, ohne Vorwiſſen derſelben, vorgegangen, bey uns von aller Action, ohne Zurückgebung der Prämie, los- auch die Erſetzung der Gerichts-Koſten ihnen zugeſprochen. Immaaſſen ſolches aus einer ſtandhaften Relation erhellet, welche in dergleichen Fall bey der löbl. Admiralität abgeſtattet und genehmiget iſt, und die ich, ihrer Merkwürdigkeit halber, dem folgenden Spho gewidmet habe. *)

§ 493.

Relation in Sachen J. S. Klägers, *contra* Jürgen Scheel, Beklagten.

(* 1. Beklagter, Jürgen Scheel, hat im Jahre 1762 den 3ten Auguſt an Kläger, für eigene oder Freunde Rechnung, laut Police, verſichert 2700 m℔ Bco auf ¼ Caſco des Schiffes Prinz Carl, geführet von Schiffer Hinrich Fögel von Ahus, als dem Hafen von Chriſtianſtadt in Schonen, nach Stralſund. Die Ordre zu dieſer Aſſecuranz hat Frantz Hinrich Pauli in Lübeck; auf Befehl bemeldten Schiffers,

deſſen

deſſen Ordre-Brief aus Ahus vom 13 Julii 1762 ad Acta lieget, gegeben. Dieſer Brief fänget ſich ſo an:

Meine Ankunft zu Ahus mit dem Schiffe Prinz Carl von Stralſund iſt heute erfolget:

und am Ende des Briefes ſtehet:

daß gedachter Schiffer mit dem erſten guten Winde abzuſegeln gedenket.

In der zu Chriſtianſtadt am 16 Auguſt 1762 endlich aufgenommenen Verklarung des Schiffs-Volkes ſtehet:

Der Schiffer habe angezeiget, daß er neulich mit dem von ihm geführten Fahrzeuge, der Prinz Carl, benannten 3maſtigen Galliote von 100 ſchweren Laſten, zu Landöhann mit Mannſchaft und Pferden von Stralſund angekommen, und wieder abzuſegeln willens, aber im Auslaufen mit dem Schiffe auf Lägenholm bey Landö geſtoſſen, und leck, auch halb voll Waſſer geworden, ſo, daß das Schiff geſunken.

Das in der Verklarung angeführte Journal des Schiffers lautet:

Daß er von Stralſund nach Carlshaven geſegelt, allein durch Sturm und widrigen Wind einen Hafen bey Landö ſuchen müſſen, wo er den 17 Julii glücklich unter Anker gekommen, und den 18ten gelöſchet. Wegen ſtürmiſchen und ſchlechten Wetters habe er nicht eher, als den 6 Auguſt, wieder in See gehen können, da er des Morgens um 8 Uhr Anker gelichtet. Abends um 8 Uhr habe er Ahus, Norden zum Weſten, $3\frac{3}{4}$ Meilen von ihm, ſamt Suaſvels-Berg, Weſten zum Süden, gepeilet, und bis 11 Uhr geſegelt, da der Strom ihn zurück in die Bucht verſetzet, und er vor Landö auf dem ſogenannten Lägeholm aufgeſtoſſen, daß das Schiff leck geworden; da denn durch die Taucher-Compagnie ſoviel, als möglich, an Segel und Tauwerk geborgen, bis das Schiff Nachmittags um 3 Uhr geſunken.

Zu-

Zufolge einer beyliegenden Rechnung iſt von den geborgenen Segeln und Schiffs-Geräthſchaft, nach Abzug der Koſten, 2324 Thlr. 2 ß Silbermünze gelöſet, und an den Kaufmann zu Ahus, Jöns Gram, als Commißionair der Schiffs-Rhedern, bezahlet, welcher, laut Conto-Courant, nach Abzug ſeiner Proviſion und Speſen, das Netto-Provence zu 2153 Thlr. berechnet.

Ueberdies hat der Schiffer Fogel den 16 May 1763 vor dem Rath zu Stockholm noch die eydliche Verklarung gethan:

Daß Landöhafen, welchen er den 17 Julii 1762 wegen Sturm und contrairen Wind von Stralſund nach Carlshaven deſtiniret ſuchen müſſen, beym Einlauf nach Ahus liege, und daß alle groſſe Fahrzeuge nicht können nach Ahus auſſegeln, daher er in dem erwehnten Hafen ſeine Ladung löſchen müſſen: Daß die Galliote, als ſie von Stralſund abgegangen, von dem Commandeur und Schiffs-Baumeiſter der Admiralität beſichtiget, und würklich gut, und im vollkommenen Zuſtand gefunden worden.

Jmgleichen iſt von der See-Zollkammer zu Chriſtianſtadt unter dem 8 Oct. 1763 atteſtiret:

Daß der Schiffer Fogel ſeine Mannſchaft und Pferde in Landöhafen debarquiret, weil es in dem Hafen zu Ahus, ſo vor der offenen See lieget, nicht geſchehen konnte. Dieſer Schiffer ſey mit dem Schiffe Prinz Carl gar nicht in dem Hafen von Ahus geweſen, vielweniger ſey es mit einem Schiffe von 100 Laſten möglich, mit voller Ladung in den eigentlichen Hafen, oder bey der innerſten Rhede vor Ahus, einzukommen, indem auf einigen Stellen in dem eigentlichen Fahrwaſſer nicht mehr denn 10 Fuß täglich Waſſer ſey. Doch habe der Schiffer bey der Zollkammer die einkommenden und ausgehenden Schiffs-Ungelder richtig erleget.

Jn

In einem Schreiben des Schiffers an Pauli in Lübeck, de dato 16 Sept. 1763, meinet erſterer: Es ſey mit der Aſſecuranz quæſt. ſo bewandt, als wenn von Lübeck auf Stockholm gezeichnet, der Schiffer aber von Travemünde abgeſegelt ſey, ohne daß er in Lübeck geweſen. Auf dieſe Documenta klaget Kläger den Schaden ein, und bittet:

Daß Beklagter den eingeklagten Schaden, nach der von dem hieſigen Diſpacheur aufzumachenden Diſpache, nebſt den Zinſen des Verzugs, und allen Gerichts- Advocatur- und Procuratur-Koſten an Kläger innerhalb 14 Tagen zu bezahlen ſchuldig.

2. Abſeiten des Beklagten wird ſogleich hauptſächlich gehandelt, nemlich: die Verſicherung des $\frac{1}{4}$ Caſco-Schiffes ſey, wiewohl ohne vorgängige Taxa, von Ahus, als dem Hafen von Chriſtianſtadt in Schonen, nach Stralſund, auf 2700 mℓ Bco geſchehen; der Schiffer aber weder am 13 Julii 1762, als auf welchem dato der Ordre-Brief zur Aſſecuranz geſtellet iſt, zu Ahus angelanget, noch iemals daſelbſt auf der gewöhnlichen Rhede, wo alle groſſe Schiffe nach den See-Charten auf gutem Grunde ankern und löſchen können, gelegen, daß er vielmehr wegen Sturm, ehe ſich ſeine vorige Reiſe geendiget, einen Noth-Hafen ſuchen müſſen, wo er mit vieler Mühe die Freyheit zu löſchen erhalten.

Der Schiffer habe alſo, Namens des prätendirten Rheders, ſeinem Correſpondenten einen falſchen Hafen aufgegeben, und den Beklagten durch fingirte Nachricht, daß das Schiff in dem gewöhnlichen Hafen zu Ahus ganz ſicher liege, zu der Aſſecuranz verleitet: mithin habe dieſer den Schaden, welcher dem Schiffe bey dem Auslaufen aus der Inſel Landö auf der juſt vor derſelben liegenden Bank erwachſen ſeyn ſoll, nicht zu erſetzen.

Beklagter

Beklagter conteſtiret hierauf litem negative, negando:

1) Daß dem Schiffer, oder dem im Ordre-Brief benannten Peter Schwartz, ein Intereſſe an dem $\frac{1}{4}$ Part des Schiffes, Prinz Carl, zukomme;

2) Wird negiret, daß dieſes $\frac{1}{4}$ Part 2700 m℔ Bco werth geweſen: und obwohl

3) Beklagter von Ahus nach Stralſund gezeichnet; ſo habe doch

4) Der Schiffer ſeine erſte Reiſe von Stralſund nach Carls-Hafen nicht vollendet;

5) Wird negiret, daß der Schiffer in Ahus gelegen, noch,

6) Daß ſelbiger von Ahus, als dem Hafen von Chriſtianſtadt in Schonen, nach Stralſund abgeſegelt; daher

7) Negiret wird, daß Beklagter den allermindeſten Schaden zu erſetzen ſchuldig ſey.

Und wird daher abſolutoria von der Klage, mit Erſtattung aller Koſten, auch der Advocatur, gebeten.

3. Kläger repliciret, 1) daß dem Beklagten einerley ſeyn könne, ob der Aſſecuratus Schwartz, oder, wie er in der Anlage benannt wird, Bock heiſſe. Was das datum des vom Schiffer ertheilten Ordre-Briefes betrifft, ſo ſolle es den 18ten heiſſen, wesfalls Kläger ſich auf des Poſt-Comtoirs zu Chriſtianſtadt Atteſt beziehet.

2) Hätte Beklagter die angenommene und beſtimmte Taxa ſich einmal gefallen laſſen; und ſey derſelbe der einzige Aſſecuradeur, der auf das Caſco gezeichnet; habe er alſo über die Eintheilung des Werths mit andern nicht zu ſtreiten; überdem ſey, zufolge des Schiffers neulichen Briefes, das Schiff von dem Schwediſchen Aſſecuranz-Comtoir zu Stockholm auf 60000 Thlr. Kupfer-Münze taxiret.

4) Gehe

4) Gehe des Schiffers Hinreiſe von Stralſund nach Carls-Haven den Beklagten nicht an, weil er darauf nicht gezeichnet.

5) Habe Kläger nirgends behauptet, daß der Schiffer Fogel in Ahus gelegen habe. Ein Schiff, das von Hamburg abſegelnd verſichert iſt, brauche nicht eben in Hamburg gelegen zu haben.

6) Chriſtianſtadt, die Haupt- und Handels-Stadt in Schonen, liege etwas tief ins Land hinein, und habe an ſich ſelbſt keinen Hafen. Zu Ahus hingegen, einem nahe dabey gelegenen Flecken, ſey die Niederlage der nach Chriſtianſtadt gehenden Waaren, und zugleich ein geräumiger Hafen. Je näher aber dieſer Hafen dem Flecken Ahus komme, je untiefer ſey er, und deſto weniger practicable für groſſe Schiffe, daher dieſe ſich in einiger Entfernung aufhalten müſten, wo der Hafen tiefer und ſicherer für ſie iſt, welcher Ort von den dortigen Einwohnern, wegen des dabey befindlichen Ortes Landö, der Landö-Hafen benennet würde. Dieſes Landö ſey ein ganz unbekannter, und auf den Land-Charten nicht zu findender, Ort, gehöre aber würklich zu Ahus, und würden die im Landö-Hafen liegenden Schiffe von Ahus aus viſitiret. Es ſey alſo der Ahus-Hafen, und zwar mit Recht, als der Abſegelungs-Platz angegeben: und, da die in Ahus liegenden Schiffe bey ihrer Abreiſe doch durch Landö-Hafen paßiren müſſen, ſo wäre die Gefahr und die Reiſe nur vergröſſert worden, wenn das Schiff in dem eigentlichen Ahus-Hafen gelegen hätte. Daß es damit alſo würklich beſchaffen, und der Landö-Hafen eine Meile von Ahus-Hafen belegen ſey, desfalls beziehet Kläger ſich auf die den gegenwärtigen Replicis beygelegte Anlage, ſo ein Anhang der ad Libellum beygefügten Verklarung iſt, worinn der Magiſtrat zu Chriſtianſtadt in fine atteſtiret:

Daß

Daß Landö gleichwohl der Stadt Chriſtianſtadt Hafen, ſo inſonderheit für groſſe und beladene Schiffe, iſt, in Anſehung des Ahus-Hafens, welcher eine Meile von Landö belegen, eine beſchwerliche und unſichere Rhede, und einen ſchmalen Einlauf, vermöge des Strohmes, nach Ahus hat. womit auch die ad Libellum liegenden Anlagen übereinſtimmen, als welche einhellig bezeugen: daß alle groſſe Schiffe nicht nach Ahus auffegeln, ſondern in Landö-Hafen löſchen müſſen, und daß in dieſem Hafen von Ahus aus die Zoll-Viſitation geſchehe.

Hieraus machet Kläger den Schluß: So wenig ein, von Hamburg nach London verſichernder, Aſſecuradeur daraus Anlaß nehmen könne, zu chicaniren, daß das Schiff nicht vor dem Baum vor Hamburg, ſondern zu Cuxhafen, gelegen, ſo wenig könne Beklagter ſich darauf berufen, daß das Schiff nicht in Ahus-Hafen gelegen. Beklagter müſſe alſo bezahlen.

4. Was Beklagter in Duplicis ratione des eigentlichen Namens des Aſſecurati, imgleichen von einer fehlenden zuverläßigen Taxa des Caſco geantwortet, übergehe ich, weil die Sache nicht auf dieſe Umſtände, ſondern darauf ankömmt, ob eine Verſicherung von Ahus aus gelte, wenn der Schiffer nie in Ahus, ſondern in Landö-Hafen, gelegen. Was dieſen, als den Haupt-Punkt, betrifft, ſaget Beklagter in Duplicis: Es ſey eine groſſe Unwahrheit, wenn Kläger Landö für die Löſch-Rhede und den Hafen zu Ahus ausgiebt, ja gar behaupten will, es müßten die in Ahus-Hafen liegenden Schiffe den Landö-Hafen paßiren; ſondern Landö habe einen Hafen für ſich, und der Ahus-Hafen ſey auch für ſich. Beyde Oerter ſtünden zwar unter Chriſtianſtadt, daraus aber folge nicht, daß Landö-Hafen der gewöhnliche Ladungs-Platz von Ahus ſey, wie Travemünde von Lübeck, oder Neumühlen von Hamburg. Die See-Charte des Gerhard von Keulen zeige,

zeige, daß der Landó-Hafen und der Hafen von Ahus beynahe eben ſo ſituiret ſind, als die Weſer Nord-Nord-Weſt, und die Elbe óſtlich Seewerts eingehen.

Inſonderheit documentiret Beklagter durch die ſeinen Duplicis beygefügte Anlage, ſo eine coram Notario aufgenommene Depoſition über gewiſſe vorgelegte Interrogatoria iſt, die der Schiffer Altermann, Chriſtian Brenmähl, zu Stralſund abgeleget:

a) Daß zu Ahus alle Schiffe von 100 und mehr Laſten auf der Rhede laden und löſchen, ohne daß ſie nöthig haben, in den Hafen zu Landó einzulaufen; iedoch daß

b) weder groſſe, noch kleine Schiffe, die 8 à 9 Fuß tief gehen, das Rivier hinaufſegeln könnten, ſondern daß ihnen auf der Rhede die Ladung mit Böthen eingeſchiffet werden müſſe.

c) Daß Landó-Hafen eine Meile von Ahus, aber nicht an dem Munde von dem Rivier von Ahus, ſondern weiter Landwerts einliege: und daß endlich

d) die Schiffe ihre Ladung auf der Rhede von Ahus einnehmen müſſen, hingegen Landó nicht paßiren, als welches weiter Landwerts hinein läge.

Beklagter behauptet ferner in ſeinen Duplicis, daß kein einziges der vielen von Klägern beygelegten Documenten etwas zur Sache thue, weil kein einziges dieſer Documenten bewähre, daß groſſe Schiffe, die zu Ahus löſchen, ſchuldig ſind, in Landó-Hafen einzulaufen, vor welchem die gefährlichſten Klippen, worauf der Schiffer auch würklich, nach der Verklarung, geblieben, liegen. Des Klägers Vergleichung von einem Schiffe, von Hamburg nach London verſichert, welches in Hamburg überall nicht geweſen, ſondern im Auslaufen von Cuxhaven geblieben, ſey gerade wider den Kläger. Niemand würde ſouteniren, daß der Aſſecuradeur alsdann

bezahlen müſſe, da die Aſſecuranz-Ordnung Art. 12. & 14. Tit. 4. verordnet: daß kein Umſtand dem Aſſecuradeur verſchwiegen werden ſolle.

Am Ende der Duplique füget Beklagter noch beyläufig an, daß er in zuverläßige Erfahrung gebracht, daß der Werth des verſicherten Schiffes aufs höchſte nur 6000 mℊ betragen habe. Jedoch komme es hierauf nicht an, weil ohnehin keine Bezahlung von ſeinem Principal gefordert werden möge.

5. In Triplicis geſtehet Kläger endlich, daß er ſich geirret habe, wenn er vorgegeben, daß Landö vor Ahus liege, und daß die Schiffe durch Landö-Hafen nach Ahus paßiren müſſen. Er habe ſolches aus den ad acta liegenden Atteſtatis geſchloſſen, worinn es heiſſet: daß es unmöglich für groſſe Schiffe ſey, in den eigentlichen Hafen, oder die innerſte Rhede vor Ahus einzukommen, und daß Landö-Hafen bey dem Einlaufe nach Ahus liege. Kläger erkenne nunmehro, daß er hierinn falſch geſchloſſen, und daß die beyden Häfen nicht hinter einander, ſondern neben einander und ſeitwerts liegen; inzwiſchen aber ſey es an dem, daß die Häfen dieſer beyden etwa $\frac{3}{4}$ Meile von einander entfernten Plätze unmittelbar an einander gränzen; und, wer aus dem einen ſegelt, der müſſe auch den andern nothwendig berühren, und zwar mehr oder weniger, nachdem der Wind iſt. Es ſey alſo für einen Aſſecuradeur in ſo ferne einerley, in welchen von dieſen beyden Hafen ein Schiff lieget; und, da Ahus-Hafen, vermöge Atteſtati des Magiſtrats von Chriſtianſtadt, eine beſchwerliche und unſichere Rhede, und einige ſeichte Stellen habe; ſo ſey es für den Aſſecuradeur ſicherer und vortheilhafter, wenn ein von Chriſtianſtadt abgehendes Schiff zu Landö lieget, als wenn ſolches ſich in Ahus Hafen befindet.

Ueber-

Ueberdem ſey 1) die Aſſecuranz von Ahus, als dem Hafen von Chriſtianſtadt, geſchloſſen, und Beklagter würde eben ſo willig die Verſicherung übernommen haben, wenn ſie ihm unter dem Namen von Landö, als dem Hafen von Chriſtianſtadt, präſentiret wäre.

2) Sey der Schiffer in Benennung des Hafens Ahus der dortigen Landes-Gewohnheit gefolget, ſintemal alles Löſchen, Laden und Viſitiren, ſo in Landö-Hafen geſchiehet, für eine zu Ahus paßirte Handlung geachtet würde; wie denn auch der ad Replicas anliegende Zoll-Atteſt von dem in Landö liegenden Schiffe quæſtionis auf dem Rücken die Aufſchrift führe: Viſitiret Ahus den 24 Jul. 1762.

Geſetzt aber 3) den Fall, der Schiffer Fogel habe bey Aufgebung des Namens von dem Hafen ein würkliches Verſehen begangen, ſo ſey doch der Aſſecuradeur, zufolge der Aſſecuranz-Ordnung, auch für das Verſehen des Schiffers gehalten. Denn der Schiffer habe zwar den Ordre-Brief geſchrieben, aber nicht als Correſpondent, und in ſeiner eigenen Sache, ſondern als Schiffer, welcher, ſeines Rheders Ordre gemäß, ſeine Ankunft im Hafen, nach erfolgter Landung, melden müſſen, damit die Aſſecuranz auf die bevorſtehende Reiſe beſorget werden mögte.

4) Des Beklagten Vorwendung, daß der Schiffer nicht auf den Klippen von Lagroholm geſtrandet ſeyn würde, wenn er nicht in Landö gelegen, würde einigen Schein haben, wenn die Verunglückung beym Auslaufen aus dem Hafen geſchehen wäre. So aber habe, laut der Verklarung, der Schiffer des Abends um 8 Uhr Ahus ſchon $3\frac{3}{4}$ Meilen von ſich gepeilet, als er in der folgenden Nacht um 11 Uhr, durch den heftigen Sturm, von ſeinem Cours zurückgeſchlagen, und auf den Lagroholm verſetzet worden.

Die Depoſition des Stralſundiſchen Schiffer-Alten relevire nichts. Derſelbe ſey kein Loots, und wohne in Vor-Pommern, dieſem müſſe das Atteſtat des Magiſtrats in Chriſtianſtadt, als des Ortes ſelbſt, vorgezogen werden.

Zuletzt wird, ratione der Taxa des Caſco, noch erinnert, daß Beklagter ſich einmal gefallen laſſen, das Quart-Part ſo hoch anzunehmen, und zu ſolcher Summe zu aſſecuriren. Die Taxirung des Schiffes und der Güther beruhe, zufolge unſerer Aſſecuranz-Ordnung, auf die in der Police beſtimmte Summe; der Werth hätte nicht oben, noch beſonders in die Police eingerücket werden dürfen: ſondern es ſey genug, daß der Beklagte bey Unterzeichnung der Police dieſe Summe benannt, und ſich gefallen laſſen; ein Schiff von 100 Laſten, ſo in der Fahrt, könne im Auguſt 1762, da die Schiffe durchgängig geſucht, und hohe Frachten bezahlet worden, reichlich 900 Rthlr. Banco für den vierten Theil werth geweſen ſeyn; das Vorgeben, als ob das ganze Schiff nur 2000 Rthlr. werth geweſen, ſey im geringſten nicht beſcheiniget, und fünde bey verſtändigen Leuten nicht den geringſten Beyfall.

6. In Quadruplicis peremtoriis inſiſtiret Beklagter nochmals darauf, daß Kläger ſelbſt an dieſer Aſſecuranz kein Intereſſe, und der wahre Aſſecurat bis dieſe Stunde nicht bekannt ſey, mithin es an der Legitimation zu der eingeklagten Police fehle, ohne welche Legitimation der ganze Proceß an einer Nullität laboriren würde.

Inſonderheit aber acceptiret Beklagter unwiderruflich: einestheils, daß Kläger bekennen müſſen, daß er in Anſehung des Landö-Hafens ſich geirret, und daß dieſer Hafen nicht vor Ahus Hafen, ſondern ſeitwerts tiefer ins Land hinein läge, und daß die Schiffe nicht durch Landö-Hafen nach Ahus paßiren müſſen; anderntheils, daß Kläger geſtehen müſſen, wasmaaſſen er durch ſeine beygebrachte Documente zu dieſem groben

ben Irrthum verleitet ſey, woraus nichts Vortheilhaftes für den Fidem dieſer Documenten in den übrigen Stücken geſchloſſen werden könne; Beklagter habe die Gefahr der Reiſe von Ahus nach Stralſund, keinesweges aber von Landö nach Stralſund, übernommen.

Was in Triplicis dieſerwegen vorgebracht worden, darauf antwortet Beklagter:

1) Die Verſicherung ſey von keinem andern Hafen, als von Ahus, geſchehen. Die Worte: Ahus, als den Hafen von Chriſtianſtadt, wären nur dazu geſetzet, um den Hafen deſto genauer zu determiniren. Denn nach Chriſtianſtadt könne ein See-Schiff ſo wenig hinkommen, als nach Lüneburg.

2) Wird negiret, daß, einer Landes-Gewohnheit nach, Landö-Hafen unter der Benennung von Ahus paßire. Daß der Zöllner in dorſo des Zoll-Atteſtes geſchrieben: **Viſitiret Ahus**, beweiſe nichts, weil das Schiff niemals nach Ahus hingekommen. Auf Landö, als einen ungewöhnlichen Löſchungs-Platz, den der Schiffer nur wegen Sturms und contrairen Windes ſuchen müſſen, würde Beklagter niemals gezeichnet haben.

3) Sey es dem Beklagten gleichgültig, der Schiffer Fogel möge Ordre gehabt haben, die Verſicherung thun zu laſſen, oder nicht. Habe er nicht von einem Intereßirten Ordre gehabt, ſo hätte er, zufolge Tit. 2. Art. 3. der Aſſecuranz-Ordnung, keine Verſicherung thun laſſen können. Habe aber der Schiffer Ordre gehabt, ſo müßten die Rheder, ob facta & neglecta des Schiffers bey dieſer aufgegebenen Verſicherung, an denſelben, als ihren Mandatarium, ſich halten, und könnten ſolches dem Aſſecuradeur nicht aufbürden.

4) Ahus liege, nach der See-Charte des Gerhard van Keulen, Nordweſtlich, und Landö Nordöſtlich. Nun ſage die Verklarung, der Schiffer ſey mit Oſt-Nord-Oſt und Nord-

Oſten Winde abgeſegelt, ſey aber durch den Süd-Oſt und Süd-Wind nach Landö zurückgetrieben, und geſcheitert. Hätte nun das Schiff den Lauf von Ahus genommen, ſo würde es viel eher die Höhe der See haben gewinnen können, und würden die Felſen vor Landö ihn nicht abgehalten haben.

In Anſehung der Taxation des Caſco des Schiffes wird noch erinnert: daß die angebliche Stockholmiſche Taxa zu 60000 Thl. K. M. mit nichts erwieſen; daß dieſe allenfalls den Aſſecuradeur nicht verbinde; derſelbe auch, durch die bloſſe Unterſchrift der Police, ſolche Taxa nicht genehmiget habe; imgleichen, daß die Hamburgiſche Aſſecuranz-Ordnung, durch bloſſe Vorzeigung der Police, den Werth des Caſco ohne weiteren Beweis nicht veſtſetze. (Tit. 12. art. 1. nebſt dem art. 2. Tit. 13. der Aſſecuranz-Ordnung.) Beklagter inhärire demnach ſeinem Petito Exceptionum.

Votum.

7. Es hat Beklagter dreyerley hauptſächliche Exceptiones der Klage entgegen geſetzet.

Die erſte *Exception* iſt die Exceptio deficientis legitimationis, oder daß dem in dem Ordre-Brief benannten Peter Schwartz kein Intereſſe an das verſicherte $\frac{1}{4}$ Part Caſco zukomme. Nun iſt es zwar an dem, daß in dem Ordre-Briefe der Aſſecuratus, Peter Schwartz in Helſingfors, genannt wird. Dahingegen der Schiffer in ſeinem nachher pendente lite ad acta gebrachten Schreiben doliret, daß Bock ſein Geld für dieſe Aſſecuranz noch nicht erhalten.

Allein, da die von Pauli aus Lübeck dem Kläger zu beſorgen aufgegebene Police für eigene oder Freunde Rechnung lautet, und man keine Urſache hat, daran zu zweifeln, daß nicht die Rheder die Aſſecuranz ſollten aufgegeben haben; ſo kömmt es auf den eigentlichen Namen des Aſſecurati ſo genau

nau nicht an; inſonderheit da es gar wohl beyſammen ſtehen kann, daß der anfängliche Aſſecuratus Schwartz geheiſſen, und nachher einer, Names Bock, ein Intereſſe an das $\frac{1}{4}$ Caſco bekommen, oder auch, daß Schwartz und Bock beyde von Anfang an darinn intereßiret geweſen.

Eben ſo wenig kömmt es vorietzo darauf an, ob der Schiffer in dem Ordre-Briefe ſich in Anſehung des dati geirret, und ſtatt den 18 Julii den 13 Julii geſchrieben; indem die Abreiſe und Verunglückung erſt den 6 Auguſt geſchehen iſt.

Eine andere Einwendung ſuchet Beklagter 2) daraus, daß es nicht ausgemacht ſey, ob das verſicherte $\frac{1}{4}$ Part Caſco auch würklich 2700 m℔ Bco werth geweſen ſey.

In der beygebrachten Police iſt bey den gewöhnlichen Worten: **welches mit unſerer Bewilligung auf — — taxiret wird**, die Summa taxationis in blanco geblieben. Nur hat Beklagter unter der Police geſchrieben, daß er für 2700 m℔ Bco Prämie empfangen habe. In dem von Schiffer Fogel an Pauli in Lübeck geſandten Ordre-Brief wird dieſem Pauli keine Summe, wie hoch er das $\frac{1}{4}$ Caſco verſichern laſſen ſoll, aufgegeben. Daß das Schiff von dem Aſſecuranz-Comtoir zu Stockholm auf 60000 Thl. K. M. taxiret ſey, wird von dem Schiffer zwar in dem vorerwehnten Briefe angeführet, aber es iſt kein Beweis davon beygebracht.

Allein, da Beklagter auf 2700 m℔ Bco gezeichnet, auſſer ihm auch ſonſt niemand auf der Police, zu Tragung des an dem $\frac{1}{4}$ Part Caſco entſtandenen Schadens, concurriret, mithin über deſſen Eintheilung kein Streit iſt: überdem, falls es zu der von Klägern in libello gebetenen Aufmachung der Diſpache noch kommen könnte, wozu iedoch die Sache nicht ſituiret iſt, ohnedem ſowohl die Beſchaffenheit des Schiffes, ob daſſelbe alt, oder neu, (vide Aſſecuranz-Ordnung Tit. 12. art. 1.) als der Werth der geborgenen Geräthſchaften, unterſuchet

ſuchet und in Anſchlag gebracht werden müßte; ſo kömmt es auch gegenwärtig auf dieſe Exception überall nicht an.

Hingegen iſt die **dritte** *Exception* des Beklagten von gar beſonderer Erheblichkeit, nemlich: **daß die Verſicherung von Ahus-Hafen nach Stralſund geſchehen, das Schiff aber auf ſolcher Reiſe gar nicht in Ahus-Hafen gekommen, ſondern in Landö-Hafen gelegen,** und von da abgeſegelt, und beym Auslaufen durch widrigen Wind zurückgetrieben, **und auf der Lagroholm Klippe vor Landö verunglücket ſey.**

Hiebey kömmt es inſonderheit auf die Lage der Häfen von Ahus und Landö an. Kläger hatte in Replicis vorgegeben, daß der Landö-Hafen eine Meile von Ahus-Hafen liege, dergeſtalt, daß die in Ahus liegenden Schiffe bey ihrer Abreiſe doch durch Landö-Hafen paßiren müſten. Wäre Kläger bey dieſem Vorgeben geblieben, und hätte er daſſelbe rechtlich erweiſen können, ſo mögte die von Ahus aus geſchehene Verſicherung dem Beklagten ſo wenig haben zu gute kommen können, als es einen Aſſecuradeur, der von Hamburg nach London verſichert hätte, ſchützen würde, wenn das Schiff nicht nach Hamburg hingekommen, ſondern bey Neumühlen gelegen hätte.

So aber nimmt Kläger dieſes Aſſertum in den Triplicis gänzlich zurück, und hat derſelbe aus der von Beklagten angeführten See-Charte von den Schoniſchen Küſten des bekannten Holländers, Gerhard van Keulen, ſich belehren laſſen, daß Landö nicht vor Ahus liege, ſondern daß der Hafen von Ahus vor dem Auslaufe des von Chriſtianſtadt herflieſſenden Strohmes, dichte an der See, Landö-Hafen hingegen ſeitwerts und landwerts von Ahus gegen Nord-Oſten, ungefehr eine Meile von Ahus, liege. Da dieſe See-Charte, ihrer Gröſſe wegen, keine Beylage zu den Acten werden können, ſo hat Referens

ſolche

ſolche in dem See-Charten-Buche des Gerhard van Keulen nachgeſehen, und daraus von der Lage von Ahus und Landö ſich einen klaren Begriff machen können.

Unſere Aſſecuranz-Ordnung fordert in dem 4ten Titel Art. 12. ausdrücklich, daß ein ieder gehalten, ſeine von dem Schiffe habende Nachricht dem Aſſecuradeur getreulich zu eröffnen rc., und im folgenden 13ten Art. wird ausdrücklich verordnet:

Wenn einer, der die Verſicherung thun läſſet, die Wiſſenſchaft und Nachricht, welche er von ſeinem Correſpondenten hat, ſie möge beſchaffen ſeyn wie ſie wolle, eintreffen, oder nicht, aufrichtig und redlich in der Police angezeiget; ſo hat die Verſicherung ihre Richtigkeit, und ſind die Aſſecuradeurs in allen Fällen daran verbunden, in Entſtehung deſſen aber zu nichts gehalten.

Da nun der Schiffer ſelbſt die Verſicherung thun laſſen, und Ordre dazu gegeben, ſo hätte niemand beſſer, als er, gewußt, noch wiſſen können, welcher Platz als der eigentliche Abſegelungs-Platz, oder der Ort, von dem ſich die Gefahr anfängt, in der Police anzugeben geweſen; und dieſes hätte er in dem Ordre-Briefe getreulich und redlich melden ſollen. Dieſer Schiffer aber ſchreibet in dem Ordre-Briefe: **Meine Ankunft zu Ahus mit dem Schiffe Prinz Carl, von Stralſund, iſt heute erfolget** — und hernach: wohin (**nemlich nach Stralſund**) ich mit dem erſten guten Winde **abzuſegeln** gedenke; ſo hat niemand anders denken können, als daß Ahus der eigentliche Löſchungs-Platz ſey, von welchem der Schiffer abzuſegeln willens ſey; mithin hat der Aſſecuradeur die Gefahr von Ahus ab, und nicht von Landö ab, übernommen: und iſt alſo der Aſſecuradeur, da der Schiffer den Ort ſeiner Löſchung und Abſegelung nicht aufrichtig angegeben, da doch die Anzeige ſolches Ortes, zufolge Tit. I. art. 4. n. 4.

der Aſſecuranz-Ordnung, zu den weſentlichen Stücken einer auszufüllenden Police gehöret, zu nichts gehalten.

Nun macht zwar Kläger hiegegen die Einwendungen:

1) Die Aſſecuranz ſey von Ahus, als dem Hafen von Chriſtianſtadt, geſchloſſen, und Landö könne auch für einen Hafen von Chriſtianſtadt paßiren, weil von beyden Oertern die Güther nach Chriſtianſtadt hingeſchaffet würden.

2) Die Schiffe würden zu Landö von Ahus aus viſitiret: daher dieſe beyde Häfen, nach dortiger Landes-Gewohnheit, für einerley Hafen gehalten würden.

3) Daß, wenn auch gleich der Schiffer einen unrechten Abſegelungs-Platz angegeben, und hierinn in dem Ordre-Briefe ſich verſehen hätte, das Verſehen des Schiffers doch eben ſowohl, als alle andere Gefahr, dem Aſſecuradeur zur Laſt kommen müſſe: und endlich

4) daß der Schiffer nicht gleich Anfangs im Auslaufen von Landö verunglücket, ſondern daß er ſchon Ahus auf eine ziemliche Diſtance vorbey paßiret ſey, bis er, durch veränderten Wind und Sturm, zurück geſchlagen, und auf die Klippen von Lagroholm vor Landö verſetzet worden.

Allein 1) thut es nichts zur Sache, wenn gleich Landö ſowohl, als Ahus, als ein Hafen von Chriſtianſtadt anzuſehen wäre, und die Güther von dem einen Hafen ſowohl, als von dem andern, nach Chriſtianſtadt geſchaffet würden. Der Schiffer lag ja ſchon in dem Hafen, und wuſte, in welchem von dieſen beyden Häfen er lag, als er die Ordre zur Aſſecuranz ertheilte: und ſo hätte er auch den Ort aufrichtig anzeigen müſſen.

2) Ob die Schiffe in Landö-Hafen von Ahus oder Chriſtianſtadt aus viſitiret werden, oder ob eigene Zoll-Viſiteurs in Landö ſind, thut nichts zur Sache, da das Schiff, geſtändlich, nicht in Ahus, ſondern in Landö-Hafen, gelegen.

3) Iſt

3) Iſt hier kein Verſehen des Schiffers bey der Reiſe, Löſchung, Stauung oder Ladung geſchehen, wofür der Aſſecuradeur gehalten ſeyn würde; ſondern der Schiffer hat, als Aſſecuratus nomine ſeiner Rheder, die Ordre zur Aſſecuranz gegeben, und darinn hätte er, nach Vorſchrift der Aſſecuranz-Ordnung, getreu, und in Gebung der Nachricht der Wahrheit gemäß verfahren müſſen.

Endlich 4) iſt des Beklagten Antwort allerdings erheblich, die er in Quadruplicis giebt: daß nemlich der Schiffer, wenn er von Ahus ab mit dem Nord-Oeſtlichen oder Nord-Winde, den er Anfangs bey der Abreiſe gehabt, abgeſegelt wäre, er eher die Höhe der See würde haben erreichen können, und nicht ſo leicht nach den Klippen von Landö zurückgeſchlagen ſeyn. Man ſiehet ex Actis nicht, ob Klippen vor Ahus liegen, obgleich der Ahus-Hafen in dem Atteſtato des Magiſtrats von Chriſtianſtadt ſonſt ein beſchwerlicher und unſicherer Hafen genannt wird; wohl aber, daß dergleichen vor Landö liegen, einfolglich iſt Landö, wenigſtens in Anſehung der vorliegenden Klippen, ein weit gefährlicherer Hafen, als Ahus.

Bey dieſen Umſtänden kann ich nicht anders abſehen, als **daß Beklagter von angeſtellter Klage abſolviret werden müſſe.**

Was die Koſten dieſes Proceſſes betrifft, ſtelle ich dieſem Hochlöbl. Admiralitäts-Gerichte anheim, ob dieſelben, in Anſehung, daß abſeiten des Schiffers vielmehr ein Verſehen, als ein dolus, vorgegangen zu ſeyn ſcheinet, der Landö-Hafen auch nicht über eine Meile, oder, wenn man nach Schwediſchen Meilen rechnet, nicht über $\frac{5}{4}$ Deutſche Meilen von Ahus lieget, compenſiret werden ſollen; wiewohl ich aus der Urſache, weil der Ort der Abſegelung, und wo die Gefahr anfängt, billig accurat in der Police angegeben werden muß, widrigenfalls der Aſſecuradeur niemals über einen ſolchen Ort recht

ſicher

ſicher ſeyn würde, meo voto vielmehr dahin ſtimmen mögte: daß der Kläger die verurſachten Koſten, Richterlicher Moderation vorbehältlich, dem Beklagten zu erſtatten ſchuldig.

Und ſolchergeſtalt iſt denn bey Löbl. Admiralität am 14 Nov. 1765 nicht nur eine abſolutoria der Aſſecuradeurs, ſondern auch eine Condemnatoria des Klägers m. n. in die Koſten, erfolget, bey der es auch geblieben, und von den Partheyen gelaſſen iſt. *)

§ 494.

(*Der zweete Satz: Die Reiſe iſt nicht für verändert zu achten, wenn das Schiff in einen Hafen eingelaufen, und daſelbſt die Ladung gelöſchet hat, welcher näher, als der benannte, iſt, hat ſeinen Grund in der Billigkeit, in dem Herkommen, und in dem hiernächſt folgenden dritten Satze, daß ein Schiffer ſeine Reiſe ohne Schaden des Contracts verkürzen könne. Denn wird die Prämie früher alsdann verdienet, †) und der Riſico ehender verkürzet, ſo folget auch natürlicherweiſe daraus, daß der Aſſecuradeur den Schaden, oder die Koſten, ſtehen müſſe, welche bey dieſer Verkürzung ſich begeben mögten. ††) Nur würde wohl entweder eine Ausnahme zu machen ſeyn, wenn ein Hafen, oder eine Rhede, ohne Noth wäre angethan worden, wobey im Ein- und Auslaufen, nach ſeiner Lage, mehr Gefahr, als bey dem beſtimmten Platze, geweſen wäre: oder es würde iedoch,

†) Hamb. Aſſec. Ordn. tit. 7. art. 5.

††) Magens führt S. 55. zum Beyſpiel an: Es wären die verſicherten, und nach Malaga deſtinirten, Güther in einem Schiffe geladen, welches zu Cadix einliefe, und der Eigenthümer, oder deſſen Commißionair, fünde Gelegenheit, dieſelben daſelbſt zu verkaufen, ſo hätte der Aſſecuradeur für die Gefahr der Löſchung und Anlandung zu Cadix eben ſowohl einzuſtehen, als wenn ſolche zu Malaga geſchehen wäre.

doch, bey ſich eräugendem Schaden, Noth und Ehehaft müſſen bewieſen werden. Und dieſes will ich nun bey dem dritten Satze in mehrerm erläutern. *)

§ 495.

(*Dieſer dritte Satz über die Verkürz- oder Verlängerung der Reiſe, und ſowohl von der wechſelſeitigen Kraft des Aſſecuranz-Contracts bey der Verkürzung, als von deſſen Unkraft bey der Verlängerung, in Anſehung der von dem Aſſecuradeur zu leiſtenden Gefahr, verſteht ſich nur von einer Veränderung, welche mit Wiſſen, oder auf Ordre des Aſſecurirten, vorgenommen, nicht aber, wenn der Schiffer für ſich, und ohne Noth, aus gefliſſentlichem Betruge, oder aus einer Verſäumniß ſeiner Pflichten, mehr als einen Ort angethan, und weiter, als er hätte thun ſollen, gegangen: als in welchem Fall der Aſſecuradeur dem Aſſecurirten, nach dem unten weiters auszuführenden principio, daß er dieſem für des Schiffers Betragen einſtehen müſſe, ohnedies verhaftet bleibet. Und alſo wird die Sache in verſchiedenen See-Rechten, bevorab was die Nullität des Contracts, bey der Verlängerung durch des Aſſecurirten Willen, betrifft, namhaft entſchieden, †) ſo wie gleichfalls bey uns dem wegen der Verkürzung der Reiſe angenommenen Satze der Gültigkeit ††) der Gegenſatz zur Seite gefüget worden, daß, wenn ein Schiffer die Reiſe verlängert, z. E. daß er an einen andern Ort hingehet, als wohin er deſtiniret iſt, und ſolches NB. mit Wiſſen und Willen des Aſſecurirten geſchehen iſt, der Aſſecuradeur für den Schaden, der dem Schiffe, oder den Gü-

†) Ordonn. de *Louis XIV.* Liv. III. tit. 6. art. 27. & 36., Amſterd. neue Aſſecuranz-Ordnung art. 6., Schwediſch See-Recht art. 5. 10. & 12. Preußiſch See-Recht Cap. 6. art. 30.

††) Hamb. Aſſec. Ordn. tit. 7. art. 5.

Güthern, auf einem ſolchen Umwege zuſtoſſen mögte, überall nicht gehalten. *)

§ 496.

(* Ein Exempel ſolchen Umweges iſt beſonders, wenn der Schiffer, welcher nach der Spaniſchen See deſtiniret iſt, und ordentlicher Weiſe directe durch den Canal ſeine Fahrt zu richten hat, ſtatt deſſen hinter Schottland, Norden um, dahin gehet. Wiſſen demnach die Aſſecurirten zur Zeit der gezeichneten Police, daß das Schiff ſolchen andern, oder den Umweg nehmen ſollen, und haben es dem Aſſecuradeur verhehlet; ſo müſſen ſie auch den Schaden ſelbſt büſſen. Und man iſt ſchon auf die Gedanken bey uns gekommen, blos aus der Erwählung dieſer längeren Fahrt, die auch mit mehrerer Gefahr verknüpfet iſt, den Aſſecuradeur frey zu ſchätzen, wenn gleich das Schiff eher und früher, als es auf den Umweg gekommen, geblieben ſeyn ſollte. *)

§ 497.

(* Iſt aber dergleichen Umweg ohne Vorwiſſen oder Einwilligung des Aſſecurirten, und ohne Noth, vom Schiffer unternommen, ſo hat zwar die Aſſecuranz für den Verſicherten eben ſowohl ihre Kraft, als wenn der Schiffer aus Noth einen Hafen erwählet; iedoch hat der Aſſecuradeur erſteren Falls, da keine Noth vorhanden geweſen, ſeinen Regreß an den Schiffer, an die Schiffs-Leute, an das Schiff und an die Fracht zu nehmen: und der Aſſecurirte würde, in Ermangelung anderen Beweiſes ſeiner behaupteten Unwiſſenheit, oder nicht gegebenen Einwilligung halber, nach dem, was ich oben § 461. überhaupt von nicht gewordener Kenntniß der mit dem Schiffe auf der Reiſe ſich zugetragenen Umſtände angemerket, und durch den § 480. beygebrachten Caſum erläutert, zum Reinigungs-Eyde ſich wohl verſtehen müſſen. *)

§ 498.

(* Noth und Ehehaft aber entſchuldigen auch den Schiffer, und halten den Aſſecuradeur an ſeiner Verpflichtung veſte, wenn er anderwerts, als ihm vorgeſchrieben iſt, ein- oder ausgehend, einläufet, oder auch die Reiſe eine Zeitlang ſiſtiret, und in einem Hafen über die Zeit liegen bleibet, in welchen er entweder zum Löſchen und Laden, oder auch aus dringenden Urſachen, ſich hinein begeben hat. Nur muß der Aſſecurirte auch in dieſem Falle nichts verhehlen, ſondern dem Aſſecuradeur, ohne Verſchub, treulich anzeigen und melden, was ihm zur Wiſſenſchaft gekommen iſt.

Noth und Ehehaft machen demnach die Begränzung der Regel. Worinn aber dieſe beſtehen, das habe ich ſchon § 240. 241. 243. 246. und 250. angezeiget. Kurz: es ſind Zufälle, die nicht in des Schiffers Mächten ſtehen, ſondern eine unwiderſtehliche höhere Gewalt durch Wind und Wellen, oder durch Bekümmerungen über Schiff und Guth, verhänget und zugelaſſen hat. *)

§ 499.

§ XXIII. Fünftens. Zu Krieges-Zeiten wird ſehr öfters der Police eingerückt: daß das Schiff mit Convoy gehen ſolle, und in dieſem Falle iſt die Aſſecuranz ungültig, wenn dieſe Bedingung nicht erfüllet worden. (* Wann, und in wie ferne, aber dieſe Bedingung für erfüllet oder nicht erfüllet zu halten ſey, das iſt in den Hamburgiſchen Geſetzen, wie folget, beſtimmet:

Der Schiffer muß 1) einen Seyn-Brief von dem Commandeur, oder Capitain der Convoye, unter deren Flagge er mitgehet, und welche, wie ich glaube, in der Police benennet

werden

werden muß, erhalten haben, d. i. er muß den Admirals-Brief unterſchrieben, und zu der Verbindung der darinn ihm vorgeſchriebenen Pflichten des Schutzes ſich verſichert haben.†)

Er muß 2) ſich fertig halten, mit der Convoye zugleich auszulaufen, und, nach Gelegenheit des Orts, entweder im Geſichte der Convoye ſich hinlegen, oder, da dieſes nicht geſchehen kann, unmittelbar derſelben folgen, und ſie zu erreichen, auch, ſo lange ihm Wind und Wetter es verſtattet, beſtändig bey der Convoy zu bleiben ſich bemühen.

Hat er demnach dieſen Obliegenheiten, ſo viel an ihm, ein Genügen geleiſtet, ſo muß der Aſſecuradeur die Gefahr ſtehen. Und derſelbe bleibt auch in ſeiner Verpflichtung, wenn Sturm, Ungewitter, oder andere Zufälle, ihn von der Convoye entfernet, oder getrennet haben, und wenn er alſo ſeine Reiſe entweder nach dem Ort, wohin er deſtiniret, oder wohin er es ſonſt am ſicherſten erachtet, fortgeſetzet hat; und wenn ihm ein Unfall, beydes in der Zeit, da er abgeſondert worden, und ehe er an die Convoye gelanget, oder wieder zu derſelben geſtoſſen, von Capern und Feinden begegnet iſt.*)

§ 500.

(*Verſäumet aber ein Schiffer gefliſſentlich, mit der Convoye abzugehen, ſo müſſen zwar, woferne es ohne des aſſecurirten Principals Wiſſen und Willen geſchehen, (welches derſelbe zu erweiſen, und allenfalls eydlich dieſerhalben ſich zu reinigen ſchuldig iſt) die Aſſecuradeurs (weil ſie des Schiffers Vergehen büſſen) nichts deſto weniger den erfolgten Schaden bezahlen, und wird der Schiffer dieſes Frevels (wie alles ſonſtigen) halber beſtrafet.

Hat

†) ſ. die Curlandiſche Diſſ. de litteris maritimis c. 4. und die Hamburgiſche Aſſecuranz-Ordnung tit. 4. art. 4. 5.

Hat aber der Aſſecurirte darum gewußt, oder nachgehends erfahren, daß ein ſolches Schiff nicht mit Convoye abgehen würde, und er ſolches den Aſſecuradeurs nicht in Zeiten kund gethan, um mit ihnen ſich dieſerwegen zu vergleichen, (ſo wie dergleichen Anzeige bey andern Veränderungen erfordert wird) ſo ſind dieſelben in beyden ſolchen Fällen, nicht nur, wenn das Schiff alsdann in der Feinde Hände gefallen, ſondern auch, wenn es durch Sturm, oder andern Zufall, untergangen, von der wider ſie angeſtellten Klage zu entbinden und loszuzählen, ohne daß ſie die Prämie zurückgeben dürfen.

§ 501.

Das letzte ſteht zwar nicht in unſrer Aſſecuranz-Ordnung †) ausgedruckt, und hat auch wohl zuweilen als ein problem wollen geachtet werden; weil die cauſa zu ceßiren ſcheinet, auf welche zurückgeſehen worden. Allein, es iſt mir für gewiß verſichert, daß alſo geſprochen zu werden pflege; und ratio decidendi iſt dieſe geweſen: Die Aſſecurirten haben durch die verſicherte Convoye den Aſſecuradeur zu Annehmung einer geringen Prämie verleitet. Und analogice ſteckt die Sache in der dem Geſetze unmittelbar vorhergehenden Verordnung: ††) daß, wenn in der Police die Clauſul: mit oder ohne Convoye, ohne weiteren Zuſatz eingerückt, die Aſſecuradeurs, ſo bald das Schiff an Ort und Stelle glücklich angekommen, die Prämie verdienet; hingegen aber in derſelben vorgängig bedungen werden könne, daß, wann das Schiff mit oder ohne Convoye abgehen würde, alsdann in erſterem Falle ein gewiſſes von der Prämie wieder zurück-

†) Tit. 4. art. 6.
††) Tit. 4 art. 4.

zurück- oder in dem letzteren derſelben etwas zugegeben werden ſolle. Denn hieraus erhellet, daß die Beſtimmung der Prämie ſich nach einer oder der andern Clauſul richte. Dieſes aber geſchiehet natürlicherweiſe ſowohl in der Ausſicht auf die See-Gefahr, die immer gleich groß bleibt, ob das Schiff mit oder ohne Convoye ſeine Fahrt anſtellet, als auf die Furcht für Feinde, wofür man ſich zu decken geſucht, und die durch die Convoye nur gemindert, nicht aber als gewiß abgekehrt gehalten wird, wenn man dafür gleichwohl einen Aſſecuradeur ſuchet, und denſelben durch die Clauſul der vorausgeſetzten, und nicht erfüllten Begleitung in Verſuchung führet, das See-Schickſal durch eine geringere Prämie zu übernehmen. So kann auch dergleichen Unfall eben dadurch seyn verurſachet worden, daß ein Schiff, welches, der Police zuwider, mit der Convoye nicht gegangen, um den feindlichen Kreutzern auf der gewöhnlichen Höhe der Fahrt zu entgehen, davon abgewichen, und auf Sand und Klippen geſtoſſen iſt: welches alſo zu einer culpa zu rechnen, wofür der Aſſecuradeur, wenn der Aſſecurirte, wie gedacht, darum gewußt, nicht zur Verantwortung oder Schadloshaltung kann gezogen werden. Indeſſen wird freylich, wie auch ſchon bey der neuen Aſſecuranz-Ordnung monirt worden, zu Vorkommung aller Mißdeutung ſowohl für den Aſſecurirten, als ſeinen Gewährs-Mann, es faſt nothwendig ſeyn, das künftige Geſetz darüber deutlich ſich ausdrücken zu laſſen. *)

§ 502.

VI. *Exceptio non numerati præmii.*

§ XXIV. (*Es ſind nun alle diejenigen Vorfälle beleuchtet, welche ſich zutragen können, um den Aſſecuradeur, wegen des vom Aſſecurirten nicht erfüllten Contracts, auch von der wechſelſeitigen Verpflichtung zu entbinden. Es iſt denn aber annoch

noch

noch die Frage übrig: ob, auſſer ſolchen Fällen, derſelbe ſich ſeiner Verbindlichkeit entſchütten könne, wenn der Schade ſich zugetragen, ehe dann ihm die ſtipulirte Prämie bezahlet worden? oder ob überhaupt der Aſſecuradeur immittelſt den Contract deshalber auffagen, und der Prämie ſich begeben könne?

Wäre der Aſſecurations-Contract für einen römiſchen innominatum zu achten, und wäre auch in den deutſchen Gerichts-Stühlen iețiger Zeiten noch überall ein Unterſchied zwiſchen Contractibus nominatis & innominatis, ſo würde man einer ſolchen Reue freylich Platz geben müſſen. Und aus dieſem Geſichts-Punkte iſt in der § 412. angeführten Rulandtſchen Erledigung dieſer Frage zwar gekämpfet, aber doch pro licentia pœnitendi ausgeſprochen worden. Auch *Hertius* hat in der ebenfalls § 518. bey der Abhandlung der Gerichte und Rechte ſchon angezogenen Parœmia †) den Unterſchied der Meynungen nicht unangezeiget gelaſſen; und im Gefolge iſt auch in der Schlüterſchen *Diſſertation*, de Reſponſis Mercatorum, § 22. eine Frage über dieſes anſcheinende Problema gemacht worden, deren Entſcheidung beyde den unterſchiedenen Geſetzen anheimgeſtellet, iedoch aber für ſich dafür opiniret haben, daß in Handels-Sachen nicht ſecundum apices juris, ſondern nach dem natürlichen Rechte, welches die Deutſchen, da ſie iedes pactum für wechſelſeitig verbindlich erkläret, und weder einem, noch dem andern, einen Abſprung zugeeignet, befolget haben, allerdings müſſe verfahren, und beſonders in Hamburg geurtheilet werden. Ich habe von dieſem allgemeinen Satze § 418. und 419. in der Anwendung auf die Aſſecuranz, ſchon gehandelt, und ich behaupte demnach mit Zuverläſſigkeit,*) daß dieſelbe keinesweges deshalben aufgehoben werden

 könne,

†) Ich bemerke hier einen § 416. befundenen Druckfehler, wo, auf dieſe Stelle mich beziehend, § 405. ſtatt 410. geſetzt iſt.

könne, weil dem Aſſecuradeur nicht gleich nach geſchloſſenem Contract die Prämie bezahlet worden; es ſey denn, daß die Geſetze des Ortes, wo der Contract aufgerichtet worden, ausdrücklich verordnen, daß die Convention, bey nicht erfolgter Bezahlung, ungültig ſeyn ſoll. (*Und dergleichen Verordnung findet ſich zwar in gewiſſer Maaſſe in den Spaniſchen und vorigen Holländiſchen Geſetzen, als in welchen, wenn nicht in einer gewiſſen Zeit die Prämie bezahlet worden, die nachher ſich eräugnete Gefahr den Aſſecurirten trifft. †) Bey uns aber iſt ſo wenig etwas davon beſchrieben, als vielmehr ſtillſchweigend, und ſo wie auch das Herkommen es mit ſich bringet, zwar eine querela, wie ich vorhin § 444 u. f. ſchon angezeiget, aber keine exceptio non numerati præmii, in den Rechten begründet worden. *)

§ 503.

§ XXV. (*Ich will mich alſo hiebey länger nicht aufhalten, ſondern zu der vierten und letzten Regel fortgehen.*) Und dieſe, welche durch die drey vorher veſtgeſetzten allemal eingeſchränkt werden muß, iſt dieſe: **Allen Schaden, den die verſicherten Sachen von auſſen leiden, oder den der Verſicherte erweislich ihrenthalben erlitten, und was er daran verwandt hat, muß von dem Aſſecuradeur erſetzet werden.** Und daher muß dieſer gleichfalls, nach der Regel, für alle Zufälle ſtehen, (* es mögen dieſelben ſo ungewöhnlich und ſo ſelten und unerwartet ſeyn, wie ſie wollen, im Fall nicht ein anders verabredet,

†) Von der Spaniſchen Verfügung bey den Prämien nach Indien hin, oder von Indien her, welche die Zeit auf 3 Monate beſtimmet, ſ. das Geſetz in der Magenſchen Sammlung S. 435., und von den Holländiſchen vormaligen Placaten Hertium c. l., in der neuen Amſterdammer Ordnung aber ſtehet nichts davon, und es ſcheinet alſo damit keine Abänderung in praxi eingeführet zu ſeyn.

det, und gewiſſe Zufälle ausgenommen ſind. Unter denjenigen aber, die ſich täglich zutragen können, ſind einige, die eine Ausnahme leiden. *)

§ 504.

§ XXVI. (*Und dahin gehören, auſſer den übrigen, vorhin § 483. u. f. angeführten Sachen, die einer ſpecialen Benennung in der Police gebrauchen, beſonders diejenigen Sachen, welche durch einen innerlichen Fehler und natürliche Urſache verdorben, oder ſchlechter geworden: als in welchen der Aſſecuradeur den Schaden, der ſich daher eräugnet, anderſt nicht tragen darf, als wenn der Schiffer aus gegründeten Urſachen von Fortſetzung ſeiner Reiſe wäre abgehalten, oder durch dazu gekommene äuſſerliche Gewalt, und fremde Urſachen, als durch Ueberſtürzung des See-Waſſers, oder da das Schiff leck würde, und ſich öffnete, oder die Güther von dem Schiffer, oder den an einigen Orten dazu verordneten Leuten, nicht wohl geſtauet und garniret worden, und ſo ferner in allen denen Fällen, wo entweder das Schickſal den Schaden verhänget, oder das Verſehen des Schiffers denſelben veranlaſſet hat, für welche beyde ſich der Aſſecuradeur in der Police beläſtiget hat. †) Und dieſes dienet zur Ergänzung desjenigen, was ich dieſerhalben § 487. ſchon im voraus bemerket habe. Jedoch werde ich im folgenden noch einmal davon reden müſſen. *)

§ 505.

Havarie und Schadens-Klage.

§ XXVII. (*Nunmehro will ich nemlich der Erſetz- und Schadens-Klage ſelbſt etwas näher treten, und die Fälle, wo ſie kann angeſtellet werden, zergliedern. Denn es iſt nicht immer ein ſogenannter reiner, oder gänzlicher Verluſt der Gegenſtand,

†) Hamb. Aſſec. Ordn. tit. 5. art. 8.

genſtand, ſondern es trägt ſich die mehreſte Zeit zu, daß zwar die verſicherte Sache ſelbſt von der Gefahr befreyet werde, daß aber dennoch der Aſſecurirte in Anſehung derſelben einen Schaden leide, oder daß er, wegen eines Zufalls, ungewöhnliche Koſten daran verwenden müſſe. Eines und das andere müſſen nun die Aſſecuradeurs tragen und erſetzen. Und dieſes nennet man Havarie. Nicht aber iede Havarie trifft den Aſſecuradeur, oder auf einerley Weiſe, ſondern nur die ſogenannte Havaria groſſa alle Aſſecuradeurs, nach Proportion der auf das Caſco, oder die Güther, gezeichneten Summen, wenn ſie, nach Abzug der Proviſion des Diſpacheurs, über 3 Procent ſich belaufen; und die particuliere oder privat Havarie in eben der Maaſſe nur diejenigen Aſſecuradeurs reſpective, die auf das Caſco, oder auf die Ladung gezeichnet haben, welche beſonders, und keinen gemeinſamen Schaden mit einander gelitten haben. Mit der kleinen, oder ordinairen Havarie hingegen haben ſie niemals etwas zu ſchaffen. Und dieſes alles iſt bey uns in der Aſſecuranz-Ordnung †) aufs genaueſte gefaſſet, bey der alſo ich in dem folgenden allein werde ſtehen bleiben, bevorab, da ich ſchon § 305. u. f. die Vergleichung mit andern See-Geſetzen, ſo viel es zur Erläuterung nöthig geweſen, angeſtellet, und beym Schluſſe § 386. nur die Procedure bey den Verklarungen, der Aufmachung des Schadens, und bey der Vertheilung unter den Aſſecuradeurs, bis hieher ausgeſetzet, welche ich nun, nach einer nothwendig annoch vorhergehenden ſpeciellen Erörterung aller Havarie-Fälle, im Zuſammenhange mit anfügen werde. *)

§ 506.

§ XXVIII. (*Die Hamburgiſchen Aſſecuradeurs übernehmen nun in den gewöhnlichen Formularen der Policen, deren ich

†) Tit. 21.

ich § 425. gedacht habe, faſt alle Arten der Gefahr namhaft und ausgedruckt, und ich will ſie ietzo in der Ordnung hier einführen und erklären, worinn ſie in beſagtem Formular der allgemeinen Uebernehmung bedachter und unbedachter Zufälle entweder vorhergehen, oder auf dieſelbe folgen. *)

§ 507.

Gefahr von See-Sturm und Ungewitter.

§ XXIX. (*Die Gefahr von See-Sturm und Ungewitter iſt demnach in den Policen auf das Caſco und auf die Güther die erſte, und eine ſolche, wobey gar keine Ausnahme ſtatt findet, welche von dem Aſſecuradeur bey geforderter Zahlung könnte gemacht werden. Denn entweder abandonnirt der aſſecurirte Theil das Schiff und die Ladung bey einem geforderten Total-Schaden, und überläßt es, ſo zu ſagen, den Aſſecuradeurs, wann nemlich höchſtens 3 Monate über die ordinaire Zeit, in welcher es ſonſt nach einen in den Gränzen Europens gelegenen, ihm beſtimmten, Ort insgemein die Reiſe zu richten pfleget, keine Nachricht davon eingelaufen; oder er leget den Schaden und Untergang aus Nachrichten vor, die gewiß ſind. In erſterem Falle muß der Aſſecuradeur den Schaden (und zwar bey uns mit 92 pCt.) nach Ablauf 2 Monate zahlen, [1]) oder auf Jahr und Tag, zu etwa noch einzuwartender Nachricht, für die völlige 100 pCt. Caution leiſten. [2]) Und dieſes wird auch bey denen nach Weſt-Indien, oder ſonſt nach einen Ort auſſer Europa, deſtinirten Schiffen alſo gehalten; iedoch daß nach der Ferne und Entlegenheit der Oerter eine längere Zeit, von etwa höchſtens 2 Jahren, abgewartet werde. [3])

[1]) ſ. Ordonn. de Louis XIV. Liv. 3. tit. 6. art. 48. 58., neue Amſterd. Aſſecur. Ordn. art. 29., Schwed. art. 11. § 2.

[2]) Hamb. Aſſecuranz-Ordnung tit. 11. art. 2.

[3]) Hamb. Aſſec. Ordn. tit. 11. art. 3., Ordonn. de Louis XIV. c. l. art. 59., neue Amſterd. A. O. art. 30., Schwed. c. l. art. 2.

Wird aber das Schiff nicht abandonnirt, oder gebraucht es deſſen nicht, weil die Nachricht, daß das Schiff geblieben, oder Havarie gelitten, eingelaufen, und mit allen nöthigen Documenten und Belegen erwieſen worden, ſo muß der Aſſecuradeur innerhalb 2 Monate den reinen Schaden, nach gewöhnlichem Abzuge der 2 pCt., die Havarie aber nach gemachter Diſpache, bezahlen: von der ich unten ausführlich reden werde, und nur dieſes vorläufig hier bemerke, daß, wenn der Aſſecuradeur die Schuld auf den Schiffer werfen will, der Beweis deſſelben und der Regreß ihm vorbehalten bleibe, aber nicht von der Leiſtung ſeinſeits befreyen könne, wie ich ſolches theils ſchon im voraus hin und wieder angemerket, theils nach der Modalität unten beſchreiben werde.*)

§ 508.

Gefahr von Schiffbruch.

☛ § XXX. (*Ein ſich zutragender Schiffbruch iſt, zweytens, die Gefahr, woher der entſtehende Zufall dem Aſſecuradeur zu Laſten fällt. Und hiebey muß er nicht nur den Schaden, der erweislich am Schiffe, oder anderen Güthern, ſich zugetragen, ſondern auch die Koſten, welche zu Verminderung des Unglücks, oder zur Reparation, Hülfe und Wiederherſtellung des beſchädigten Schiffes, oder zur Geſicherung der Güther, z. E. durch Häurung eines andern Schiffes, durch Verwahrung der Güther, durch Liege-Tage, und ſonſten, angewandt werden müſſen, dem Aſſecurirten erſetzen. Dies ſteht ſo deutlich im Geſetze, als in der Police, †) und hier hat der Aſſecuradeur gar keinen Regreß oder Foderung an iemanden.*)

§ 509.

†) Hamburgiſche Aſſecuranz-Ordnung tit. 5. art. 18. ſ. Magens S. 57.

§ 509.
Gefahr von Strandung.

§ XXXI. (*Und eben dieſes iſt auch, **drittens**, von dem Riſico zu verſtehen, welchem der Aſſecuradeur **bey Strandungen** untergehet. Auch dieſer Caſus ſteht in der Police, und hiebey iſt die Behandlung des **Bergungs-Geſchäfftes** mit anzuknüpfen, von dem ich, was die Vorfälle in unſern Elb-Gegenden, und in der Nord-See beym Einlaufen in dem Munde der Elbe anbetrifft, § 338. und vielen folgenden ausführlich geredet, und dem ich nur dieſes, in Rückſicht auf die **Aſſecuradeurs**, hinbeyzufügen habe, daß, weil ſie die Koſten, wie denjenigen Schaden zu tragen haben, deren Gewährs-Männer ſie geworden ſind, alſo beydes ihnen durch die Aſſecurirten unverzüglich müſſe gemeldet und angezeiget werden; da ſie denn durch Deputirte ihres Mittels **mit den Aſſecurirten die Verabredungen** zur Reclame, zu dem Bergungs-Lohne, zu der Handhabung der Güther u. ſ. f. zu **treffen** haben, und **den Einſchuß zu den Koſten leiſten** müſſen: es wäre denn, daß ſie, unerwartet des Ausganges, ihr gezeichnetes Capital ſofort ganz bezahlen wollten, als wodurch ſie ſich von allem weiteren Auszahlen los und ledig machen können.† *)

§ 510.
Gefahr von An- und Ueberſegelung.

§ XXXII. Der vierte Riſico, welchen der Aſſecuradeur übernimmt, iſt die An- und **Ueberſegelung**. Dieſe geſchieht entweder aus Verſehen, oder mit Fleiß und Vorſatz.

(*Wie bey einem und dem andern Fall der Schade gehandhabet werde, ſo daß nemlich in dem erſten derſelbe zur Havaria groſſa, in dem zweeten aber zur Havaria particulari gerechnet werde, das habe ich § 329. u. f. ſchon angezeiget,

 und

†) Hamb. Aſſecuranz-Ordnung tit. 14.

und einen merkwürdigen Caſum von einer eingeklagten und beſtrittenen vorſetzlichen Beſchädigung § 332. eingeführet, in Anſehung weſſen die Sache noch in probatorio lieget. Ich habe alſo hier, wo von der Beläſtigung der Aſſecuradeurs die Rede iſt, nur dieſes annoch nachzuholen, daß die Aſſecuradeurs eines, durch vorſetzliche An- und Ueberſegelung gebliebenen, Schiffes und deſſen Güther, den Schaden, oder die Havarie, zwar alſofort, auf Anzeige deſſen, zu bezahlen ſchuldig ſind, [1]) iedoch daß die Rheder und Eigenthümer ſolchen Schiffes und deren Güther, zum Beſten der Aſſecuradeurs, wann dieſelben es verlangen, iedoch auf deren Gefahr und Koſten, ihr Recht gegen die Rheder und Befrachter desjenigen Schiffes, ſo den Schaden gethan, ſo weit deſſen und der einhabenden Güther Werth ſich erſtrecket, proſequiren müſſen: da denn, was ſie durch Urthel und Recht, oder, mit Einwilligung der Aſſecuradeurs, durch einen Vergleich erhalten, nach Abzug der Unkoſten, denen ſämmtlichen Aſſecuradeurs, wegen des von ihnen bezahlten Schadens, nach der darüber pro rata der gezeichneten Summen zu machenden Repartition, wieder gut gethan wird.

So ſteht die Sache in unſerer Aſſecuranz-Ordnung [2]) buchſtäblich, und zwar deutlicher, wie in anderen, beſchrieben; welche ſonſten, was den Unterſchied zwiſchen einer vorſetzlich, und aus Verſehen oder Zufall, ſich begebenden An- und Ueberſegelung betrifft, mit der Hamburgiſchen übereinkommen. [3]) Nur muß ich annoch den Leſer auf den hiebey einſchlagenden Punkt der Obliegenheit eines Schiffers beym Ankern, und gegen die Ueberſegelung, zurückweiſen, welchen ich § 244. angeführet;

[1]) Hamb. Aſſec. Ordn. tit. 8. art. 3.

[2]) Tit. 8. § 4.

[3]) Ordonn. de Louis XIV. tit. 7. art. 11. Schwed. § 8. art. 1. 2. 3. u. f.

geführet; und in Betrachtung welcher bey der vorhabenden neuen Aſſecuranz-Ordnung wohlbedächtlich erinnert iſt, daß der Schade nur in dem Falle, da von keinem Theile an der Wache, oder gewöhnlichen Erleuchtung durch Licht und Feuer, ein Mangel verſpüret worden, (worunter iedoch die Fahrten in den Welt-Meeren, wo letzteres nicht geſchiehet, auszunehmen ſind) der Schade zur Havaria groſſa & communi beyder Schiffe zu rechnen; im Gegentheil aber die Havaria particularis von demjenigen Theile allein, er ſey der beſchädigte, oder nicht beſchädigte, ohne einige Zuhülfe des andern, getragen werden ſolle, welcher an vorbeſchriebener Wache einigen Mangel habe verſpüren laſſen.

Und hiedurch würde die Proſequirung des Rechts, welche der Aſſecurirte für den Aſſecuradeur beregtermaaſſen anzuſtellen hat, eine noch genauere Beſtimmung erhalten. *)

§ 511.

§ XXXIII. Gefahr vom Werfen, und von wem, auch wie dazu beygetragen werde.

(*Der fünfte Riſico, welchen ein Aſſecuradeur in der Police übernimmt, iſt für den Schaden, welcher durch nothwendig erachtetes Werfen dem Schiffe und den Güthern gemeinſchaftlich zu Laſten kommt.

Ich habe von dieſer Art der Havaria groſſa ſchon § 308. u.f. nach allen Umſtänden ausführlich geredet; und es iſt hier alſo kürzlich nur zu ſagen, daß, ſo wie der aus dem Werfen, und bey Gelegenheit deſſelben, veranlaßte Schade Rheder und Befrachter reſpective trifft, und unter ihnen vertheilet wird, alſo in eben der Maaſſe reſpective, die Aſſecuradeurs auf das Caſco, und auf die Güther, den Schaden, nach den gezeichneten Summen, repartiren müſſen, ſo wie ſie, nach aufgemachter Diſpache, auf einen ieden ſind vertheilet und ausgeworfen worden.

§ 512.

§ 512.

§ XXXIV. Gefahr von Feuer.

(*Die Feuers-Gefahr, welcher ein beladenes und befrachtetes Schiff auf der Reiſe unterworfen iſt, folget in der Police als der ſechste Riſico, welchen die Aſſecuradeurs ſowohl auf das Caſco, als auf die Güther, übernehmen; dieſes mag nun aus **Verſehen** des Schiffers und der Schiffsleute, oder durch **Einſchlagung des Gewitters**, oder durch **Gewalt** von einem feindlichen Fahrzeuge, durch welche es in die Luft flieget, geſchehen, wie ich von letzterem einen merkwürdigen Vorfall in § 469. angeführet, oder es veroffenbare ſich ſogar eine **Gefliſſenheit zum Anſtecken** des Schiffes von dem Führer und ſeinen Leuten, welche Diebſtahl und Raub zum Zwecke hat, wie ich auch hievon § 454. einen mit der abgefeimteſten Bosheit ausgeübten Vorfall berühret, ſo iſt der Aſſecuradeur ſeinen Aſſecurirten, ſo weit ſich eines ieden gezeichnete Summe beläuft, zu vergelten ſchuldig; und hat in letzterem Fall weiter keinen Regreß, als gegen den Urheber ſolchen Unglücks, wenn nicht der Aſſecurirte ſelbſt ein ſolcher Böſewicht geweſen, wie ſich iedoch wohl ſelten zutragen wird, welcher, gegen die für einen ieden ſeyende præſumtionem boni & honeſti viri, in rechtlicher Ordnung überführet werden kann, daß er, um etwa eines alten Schiffes ſich zu entledigen, dem Schiffer zu ſolcher Schandthat den Auftrag gegeben. Und da dieſes in dergleichen vorgehabten Vervortheilung eines unſchuldigen Nächſten inſonderheit alsdann vermuthet werden mag, wenn der Aſſecurirte eine gedoppelte Summe des Werths ſich verſichern läſſet, und wenn er z. E. ein führnes Schiff ſo hoch anſchläget, als wenn es ein von eichenem Holze gebauetes wäre, welches er deswegen verhehlet, ſo iſt über die Angabe der wahren Beſchaffenheit des Schiffs, und über deſſen billige Taxirung, diejenige Verfügung zur neuen

Aſſecuranz-

Aſſecuranz-Ordnung fürs künftige zur Erinnerung gebracht, deren ich oben § 430. erwehnet habe. Ich kann aber nicht umhin, die Relation dem folgenden Spho einzurücken, welche in einem Falle iſt abgeſtattet worden, wo die Aſſecuradeurs den Aſſecurirten, oder ſeinen Schiffer, haben beargwohnen wollen, daß das Schiff, worauf ſie gezeichnet, mit Fleiß in Brand geſtecket worden, derentwegen aber ſie zur Reconventions-Klage, nach deponirten Summen, welche ſie gezeichnet gehabt, verwieſen ſind.

§ 513.

Relatio in Sachen Hettlings, *m. n.* Helge Strömdahls, gegen verſchiedene Hamburgiſche Aſſecuradeurs.

1. Klägers Hettlings Mandans, Helge Strömdahl zu Udewala in Schweden, hat 1748 durch ſeinen Correſpondenten, Gotthelf Bagge, allhier, auf das Caſco und die Fracht-Gelder des Schiffes, die Anna Golley genannt, geführt von Schiffer Guſtav Oloſſen Smith, deſtinirt von St. Ubes nach Udewala, reſpective 16000 mℓ und 2500 mℓ Cour. verſichern laſſen.

Im Anfange des Novembers bemeldten Jahres iſt das Schiff, nach ausgeſtandenem ſchweren Sturm, laut Verklarung, zu Sürewag in Norwegen angelanget, und der Aſſecuratus hat den Herren Aſſecuradeurs von dem Unfall Nachricht gegeben. Weil derſelbe aber eine ſehr ſtarke Summe zu Ausbeſſerung des Schiffes gefordert, und den Herren Aſſecuradeurs auch ſonſt die Sache verdächtig mag vorgekommen ſeyn, ſo haben dieſe den hieſigen Schiffer Gerdt Marten Baruth dahin geſandt, um das nöthige zur Reparation des Schiffes zu veranſtalten. Da dieſer ſolches in Sürewag völlig zu bewerkſtelligen unmöglich gefunden, hat derſelbe das

Schiff,

Schiff, nach einiger wenigen Ausbeſſerung, in einen etwa 2 Meilen davon gelegenen Hafen Eggerſund bringen laſſen; allwo das Schiff etliche Tage darauf in einer Nacht im Feuer aufgegangen iſt; ohne daß man die Urſache des entſtandenen Feuers mit Gewißheit erfahren können, noch auch, ſo viel man weiß, iemand von der Equipage der Zeit an Bord geweſen.

Klägers Mandatarius, Hettling, hat dieſerwegen die verſicherten reſpective 16000 und 2500 mℤ wider die Herren Aſſecuradeurs bey hieſiger Löbl. Admiralität eingeklaget, und die Bezahlung des von iedem derſelben gezeichneten Capitals, nebſt allen Schaden und verurſachten Unkoſten, inſonderheit der Advocatur, zuſamt den Zinſen von Zeit der Verbrennung des Schiffes, gebeten.

In dem Facto, ſo in dem Klage-Libell zum Grunde geleget worden, hat Kläger auch inſonderheit dieſes urgiret, daß der Schiffer Baruth das Schiff nicht nur überhaupt in Empfang genommen, ſondern auch daſſelbe ſelbſt in Perſon nach Eggerſund hingeführet, allwo das Schiff einige Tage hernach, und zwar ebenmäßig unter der alleinigen Diſpoſition und Direction nurgedachten, und von den Beklagten bevollmächtigten, Schiffers Baruth ſtehend, gänzlich in Feuer und Rauch aufgegangen wäre.

Die Police, das Atteſtatum zweyer gerichtlich verordneten ſeefahrenden Männer von dem Zuſtande des Schiffes in Sürewag, nebſt beygefügter Verklarung des Schiffs-Volkes, die von den Herren Aſſecuradeurs an Schiffer Baruth gegebene Vollmacht, und endlich eine, auf Anſuchen des Aſſecurati Strömdahl, den 6 März 1752 in Udewala gerichtlich aufgenommene eydliche Auſſage des Schiffers Oluf Smith, imgleichen des Zimmermanns Oluf Hindrichſen, und des Matroſen Niels Anderſen, wovon die erſten beyden 1749 bey

bey der Verbrennung des Schiffes in Eggerſund geweſen, ſind der Klage beygefüget.

2. Den dilatoriſchen Exceptionibus iſt durch das Interlocutum Admiralitatis vom 17 April 1753 abgeholfen, vermöge deſſen das Judicatum bis zur geendigten Wiederklage in depoſito zu laſſen, und Klägers Anwald ſich pro expenſis offeriret hat.

3. In *Exceptionibus peremtoriis* wird zuvörderſt acceptiret, daß Kläger nicht executive, ſondern ordinarie, geklaget habe. Hiernächſt conteſtiret beklagter Anwald, ratione der bey der Verbrennung des Schiffes in Libello angebrachten Umſtände, litem negative: negando 1) daß der Schiffer Baruth das Schiff überhaupt in Empfang genommen; negando 2) daß er es mit gänzlicher Beyſeiteſetzung des eigentlichen Schiffers, Oloffen Smith, in Empfang genommen; negando 3) daß Baruth es, mit gänzlicher Beyſeiteſetzung des Schiffers Smith, nach den Hafen Eggerſund hingeführet; negando 4) daß das Schiff unter Baruths alleiniger Diſpoſition und Direction im Feuer aufgegangen; und endlich negando 5) daß die Herren Beklagte dem Schiffer Baruth weder zur Diſpoſition und Direction über das Schiff, noch weniger ohne Vorbewuſt und Ratihabition des Rheders Strömdahl, zu irgend etwas in Anſehung des Schiffes bevollmächtiget hätten. Von dieſen negirten Punkten fordert der Beklagten Anwald Beweis, reſervando den Gegenbeweis.

Eventualiter wolle er noch in facto anzeigen:

a) Daß ſothanes Schiff von dem Aſſecurato über die Hälfte des wahren Werthes in der Police taxiret worden.

b) Daß der Aſſecuratus, in einem Schreiben an ſeinen Mandatarium Bagge, das Schiff zwar für wrack erkläret,

kläret, ſich aber doch die Reparirung deſſelben, und Beförderung ſeiner Heimreiſe, ausdrücklich vorbehalten.

c) Daß die Verklarung, worauf Kläger ſich berufen, in adjuncto ad Libellum offenbar falſch ſey, indem darinn ſtünde, daß den 27 October der Beſaan-Maſt gekappet ſey, das Schiff aber, als ein zweymaſtiges, gar keinen Beſaan-Maſt gehabt, wie dem Aſſecurato, als Rheder, bekannt seyn müſſen.

d) Daß, obgleich der Aſſecuratus aus der Gerichts-Perſonen Anzeige genugſam gewußt, daß der Hafen Sürewag, wo das Schiff gelegen, zur Ueberwinterung und Reparation deſſelben ganz unbrauchbar, er iedoch das Schiff vom Nov. 1748 bis Auguſt 1749 unverantwortlich daſelbſt liegen und verderben laſſen; da gleichwohl der Schiffer Baruth innerhalb 8 Tagen, mit circa 200 Rthlr. Unkoſten, das Schiff in den Stand geſetzet, daß es nach den 2 Meilen davon entlegenen Hafen Eggerſund hinſegeln können, wo alle Bequemlichkeit zur Reparirung anzutreffen geweſen, und von da es in wenigen Tagen nach Udewala kommen können; woraus Beklagte die Folge ziehen, daß, wenn Strömdahl die Veranſtaltung, die hernach von dem Schiffer Baruth gemacht, ſelbſt vorgekehret hätte, das Schiff zu der Zeit, da der totale Brand entſtanden, ſchon wieder zu Hauſe in Udewala geweſen ſeyn würde.

e) Habe Strömdahl, ohne der Beklagten Vorwiſſen, durch einen von ihm ſelbſt dazu beorderten Mann, Brunſtröhm, das Schiff beſichtigen laſſen, der die Reparations-Koſten auf 5950 Rthlr. Dän. Cour., und alſo höher, als der an ſich ſchon enorm taxirte Werth des Schiffes, angeſchlagen.

f) Hierauf habe Kläger, Strömdahl, zwar in ſeinem Schreiben an die Beklagte einer Abandonnirung gedacht, aber

ſeinem

ſeinem Schiffer, Guſtav Oloſſen Smith, in einem eigenhändigen Schreiben, unterm 12 Auguſt, eine ausdrückliche Contra-Ordre ertheilet.

Aus dieſen in facto vorkommenden Umſtänden opponiren Herren Beklagte Exceptionem doli mali ab aſſecurato commiſſi, imgleichen die Exceptionem exorti damni ipſiusmet culpa, ideoque non fundatæ intentionis; und bitten abſolutionem, refuſis expenſis tam Procuraturæ quam Advocaturæ.

4. In Replicis will Klägers Anwald zuvörderſt die Policen unter die Documenta guarentigiata rechnen, aus welchen executiviſch geklaget werden könne. Ratione negatorum beziehet ſich Kläger theils auf des Schiffers Smith und 2 ſeiner Schiffs-Leute (wovon iedoch der eine nichts auszuſagen weiß) beeydigte Auſſage von dem Brande, theils auf des Baruths Unkoſt-Rechnung, das Schiff nach Eggerſund zu führen, woraus deſſen darüber gehabte Direction erhelle, theils auf der Beklagten an bemeldten Baruth gegebenen Vollmacht.

Daß das Schiff über die Hälfte des wahren Werthes in der Police taxiret geweſen ſeyn ſolle, verdiene keine Antwort; und der Aſſecuratus habe alles gethan, was ihm obgelegen: die Fahrläßigkeit des Baruths, der ſich nicht einmal perſönlich auf dem Schiffe aufgehalten, ginge Kläger nicht an. Wann die Herren Beklagte ſich getraueten, zu beweiſen, daß der Aſſecuratus auf irgend eine Weiſe an der Verbrennung ſelbſt Theil genommen, ſo würde dieſes ihnen in Reconventione zu ſtatten kommen. Jetzo lieſſe man ſich auf alle die Ausflüchte nicht ein. Genug, das Schiff ſey verbrannt, der Schade klar, und der Aſſecuratus müſſe bezahlet ſeyn. Hätten Beklagte nachher etwas zu erinnern, ſo würde ſich

ſolches in Reconventione zeigen müſſen. Klägers Anwald inhäriret alſo dem Libello alles Inhalts.

5. In Duplicis iſt regeriret worden, daß aus einer Police, als aus einem Contractu bilaterali, kein merus Proceſſus executivus ſtatt habe; im übrigen iſt das, was in Exceptionibus angebracht, wiederholet und weiter ausgeführet worden, anbey ſowohl die a) Unzulänglichkeit der wegen des Sturms aufgenommenen Verklarung, als der b) wegen Verbrennung des Schiffes aufgenommenen Zeugen Ausſage, angezeiget: und in facto noch dieſes neue hinzugefüget, daß das verbrannte Schiff, 65 bis 70 Laſt groß, 1736 von feuren Holz gebauet, und 1744 für 20200 Thl. K. M. verkauft ſey, hierdurch würde die weit über die Gebühr geſchehene Taxirung des Schiffes bewieſen, wiewohl der Beklagten Anwald dieſelbe nur als einen Neben-Punkt angeführet habe.

6. Nachdem Kläger dieſen Duplicis und deren Anlage per generalia contradiciret, iſt den 22 Dec. a. p. die Sententia Admiralitatis erfolget:

> Daß Herren Beklagte die verſicherten reſpective 16000 und 2500 mℛ Cour., ſamt denen a tempore litis motæ aufgelaufenen Intereſſen, und denen zu moderirenden Gerichts-Koſten, an Klägern innerhalb 4 Wochen zu bezahlen ſchuldig.

Von dieſer Urthel haben Herren Beklagte ad ſuperius appelliret, und in libello appellatorio noch in facto angeführet, daß nicht nur das ganze Untertheil des Schiffes, nebſt einigen Geräthſchaften, geborgen, und nachher verkauft ſey; ſondern auch ein groſſer Theil der Salz-Ladung, ohne was der Schiffer Smith davon bereits ans Land practiſiret, und verkauft hätte, geborgen; ferner, daß der Schiffer Baruth gleich nach dem Brande zu Eggerſund vernommen, daß der Brand ſchon

24 Stun-

24 Stunden eher entſtanden ſeyn würde, wenn man nicht, wegen des nach dem Lande zu hinſtehenden Windes, für die Häuſer daſelbſt Gefahr befürchtet hätte. Herren Beklagte fünden ſich alſo durch die Admiralitäts-Urthel graviret, weil ihnen

1) die Widerklage, ſo ihnen gleichwohl durch einen rechtskräftigen Beſcheid vorbehalten, ganz abgeſchnitten.

2) Sie in die Verzugs- und Gerichts-Koſten condemniret wären, da ſie doch, bey noch nicht aufgemachter Diſpache, in keiner mora ſolvendi ſeyn können, und die Zinſen mit den Koſten allenfalls bis zu Austrage der Reconvention hätten ausgeſezet werden müſſen.

3) Da das ganze Untertheil des Schiffes, nebſt einigen Geräthſchaften, geborgen, und verkaufet, als auch ein groſſer Theil der darinn geweſenen Salz-Ladung, vor und nach dem Brande, mithin ratione des erſtern das Provenu von dem Caſco abginge, mit der Ladung aber ein anſehnlicher Theil der Fracht-Gelder ſalviret worden, ſo hätte nothwendig die Diſpache erſt aufgemachet, oder deren Beybringung injungiret ſeyn müſſen.

4) Daß keine Reflexion auf der Herren Beklagten gemachte Einreden, non exorti damni niſi actoris culpa & fraude, gemacht, und

5) daß die Herren Beklagte, ohne daß Kläger ſein fundamentum agendi bewieſen, bereits condemniret wären, da ſie, wenn ſolcher Beweis dem Kläger injungiret worden, den Gegenbeweis hätten übernehmen wollen. Wesfalls Herren Beklagte reformatorie abſolutoriam mit allen Koſten beyder Inſtanzen bitten.

7. Dieſem Libello appellatorio hat Klägers Anwald per mera generalia contradiciret.

 8. Vo-

8. Votum.

So viel den von Kläger vermeintlich entamirten executiviſchen Proceß betrifft, wird wohl heutiges Tages niemand eine Police pro Documento mere guarentigiato halten, obgleich die Hamburgiſche Gerichts-Ordnung von 1645. Cap. 2. §. 13. die Policen mit klaren unleugbaren Handſchriften und Wechſel-Briefen in eine Claſſe geſetzet hat. Der Schade, und die Quantität eines Schadens, muß erſt erwieſen, und reſpective ausfindig gemacht ſeyn, bevor ein Aſſecuradeur kann condemniret werden. Und wenn der Aſſecuratus in conventione bereits eines circa negotium aſſecurationis committirten doli oder culpæ überführet werden kann, ſo iſt kein Zweifel, daß ein Aſſecuradeur auch damit in Conventione zu hören ſey.

Wenn nun in hoc caſu ratione des Sturms, und der daraus dem Schiffe überkommenen Havarie, geklaget wäre, ſo würde allerdings die Sache noch nicht zur Definitiva reif ſeyn, indem nicht nur wider die von dem gehabten Sturm aufgenommene Verklarung annoch viel zu erinnern iſt, ſondern auch die Diſpache erſt aufgemacht ſeyn müſte.

So aber iſt das Schiff verbrannt, und wird daher ein reiner Schaden eingeklaget. Die Umſtände des Brandes, woher, und durch weſſen Schuld, oder Verſehen, der Brand entſtanden, ſind ganz unbekannt. Nur muthmaaſſen Herren Beklagte dabey einen dolum, weil das Schiff eine alte feuerne Brigantine geweſen, und weit über den Werth taxiret ſeyn ſoll; weil der Schiffer, der das Schiff geführet, ſo wenig, als der Rheder, in ſo geraumer Zeit zur Reparation einige Anſtalt vorgekehret; weil der Rheder gleich Anfangs einen enormen Einſchuß, nemlich 75 pCt., zur Reparation des Schiffes gefordert, und deſſen Mandatarius, Brunſtröhm, ſogar auf mehr als die aſſecurirte Summe, nemlich 5950 Rthlr. Courant, zur Reparation den Anſchlag gemacht, da der von dem

dem Sturm überkommene Schaden unmöglich ſo hoch hätte ſteigen können, wenn nicht der Rheder, wie die Herren Aſſecuradeurs glauben, bey dieſer Gelegenheit, ſtatt eines alten, ein neues Schiff hätte haben wollen; und endlich, weil in Eggerſund die Rede gegangen ſeyn ſoll, daß das Schiff 24 Stunden eher gebrannt haben würde, wenn man nicht wegen des nach dem Lande ſtehenden Windes für die Häuſer Gefahr beſorget hätte. Dieſes alles aber giebt keinen zulänglichen Beweis eines doli, ſondern es ſind allenfalls nur Indicia daher zu nehmen: mithin würden die daher gemachten Einwendungen, als altioris indaginis, in Conventione keine ſtatt haben, ſondern ad Reconventionem zu verweiſen ſeyn. Und ob man gleich ſchon vorher ſiehet, daß auch davon der Beweis in Reconventione ſchwer fallen wird, ſo halte ich doch dafür, daß dennoch die Reconvention den Herren Beklagten nicht gänzlich abzuſprechen, weil 1) dergleichen Exceptiones altioris indaginis allezeit in Reconventione zu admittiren; 2) Herren Beklagte den rechtskräftigen Beſcheid, daß das Judicatum bis zu Austrage der Reconvention in depoſito zu laſſen, vor ſich haben; 3) Kläger ſelbſt in Replicis eingeräumet hat, daß Beklagte damit in Reconventione zu hören; und endlich 4) wenn auch in Reconventione der Beweis eines doli nicht geführet werden könnte, es dennoch darauf ankommen würde, ob nicht ein Purgatorium ſtatt habe.

Dieſerwegen halte ich dafür, daß die Exceptio doli in Conventione bey den vorkommenden Umſtänden nicht zu attendiren, wohl aber Herren Beklagte desfalls ad Reconventionem zu verweiſen. Auf die litis Conteſtationem negativam ratione der bey der Verbrennung des Schiffes gehabten Direction des Schiffes, ob ſolche von dem Schiffer Smith, oder der Herren Beklagten Mandatario, Baruth, dependiret habe, kann ich aus der Urſache nicht regardiren, weil, da

das Schiff einmal verbrannt iſt, der Schade bezahlet werden muß, es mag Smith oder Baruth die Direction gehabt haben, falls nur nicht abſeiten des Aſſecurati ein dolus oder culpa vorgegangen.

Es frägt ſich nur noch: 1) ob nicht auch der Werth des verbrannten Schiffes in Conventione annoch zu erörtern; und 2) da der Untertheil des Schiffes mit einiger Geräthſchaft, als auch ein anſehnlicher Theil der Salz-Ladung, zufolge der Herren Beklagten in Libello appellatorio gethanen Anzeige, geborgen ſeyn ſoll, ob ſchon ietzo auf einen reinen Schaden zu erkennen, oder nicht erſtlich die Aufmachung einer Diſpache nöthig?

Auf die erſte Frage gehet meine wenige Meynung ſalvo rectius ſententiam judicio dahin, daß, da das Caſco in der Police zu 16000 mℊ tariret worden, unſere Aſſecuranz-Ordnung auch die Taxa über den rechten Werth nicht verbietet, als die Amſterdammer und einige andere Ordnungen thun, vielmehr, nach des ſel. Herrn Langenbecks Anmerkung pag. 383., einem ieden, nach ietziger Praxi, frey ſtehet, ſein Schiff und Guth in der Police eigenen Gefallens zu tariren, und wenn es bona fide geſchiehet, ſolches auch nicht unbillig, weil der Aſſecuratus nach dem Quanto der Taxation die Prämie bezahlet: dieſerwegen auch die von dem eigentlichen Werthe des Schiffes hergenommene Einwendung in Conventione nicht zuzulaſſen, ſondern Herren Beklagte, inſonderheit wenn ſie ratione der gemachten Taxation einen dolum arguiren wollen, ſolches in Reconventione auszuführen haben werden.

Was die zwote Frage betrifft, gehet meine unmaaßgebliche Meynung dahin, daß ein Unterſchied der auf das Caſco des Schiffes und auf die Frachten der Salz-Ladung geſchloſſenen Aſſecuranz zu machen ſey. Ratione des Caſco des Schiffes, wenn

wenn auch das Untertheil, oder der Boden, und einige Geräthſchaft geborgen ſeyn ſollte, wie Herren Beklagte anzeigen, ſo iſt leicht abzuſehen, daß, da die Gage der bey dem Schiffe gebliebenen See-Leute, und andere des Aſſecurati dabey gehabte Unkoſten, ein merkliches betragen müſſen, das Provenu von dem Untertheil und etwas Geräthſchaft die Koſten ſchwerlich balanciren werden, und es alſo wohl nicht der Mühe lohnen mögte, die Definitivam in Conventione darnach aufzuhalten, zumalen bey einer Condemnatoria ratione des Capitals die uſuræ a tempore litis motæ nicht wohl vorbey gegangen werden können; mithin die Herren Aſſecuradeurs, je ſpäter die in Conventione zu erkennende Depoſitio des Capitals erfolget, deſto mehr an den zu bezahlenden Zinſen, die zu 6 pCt. gerechnet werden, verlieren.

Was aber die Fracht-Gelder betrifft, ſo iſt, wenn ein wichtiger Theil der Salz-Ladung geborgen ſeyn ſollte, und alſo die ganze Ladung nicht geblieben wäre, auch ein ziemlicher Theil der Fracht-Gelder geborgen, mithin derentwegen kein reiner Schade vorhanden. Es wird auch das Provenu der Salz-Ladung auf die Fracht-Gelder mehr verſchlagen, als das Provenu des Untertheils vom Schiffe auf das Caſco; und da appellantiſcher Kläger, weil er dem Libello appellatorio nur per generalia contradiciret hat, auf dieſen Punkt nichts geantwortet, ſo könnte ihm desfalls noch erſtlich ſpecifique Vernehmung injungiret werden.

Ich wollte alſo erkennen: daß die am 22 Dec. 1753 von Löbl. Admiralität abgegebene Urthel dahin reſpective zu con- und zu reformiren, daß Herren Beklagte in die auf das Caſco des 1749 im October zu Eggerſund verbrannten Schiffes, die Anna Galley genannt, verſicherten 16000 mk Courant, zuſamt den Zinſen a tempore litis motæ, um ſolche, nach Gröſſe der von einem ieden derſelben darauf gezeichneten

Summe, innerhalb 4 Wochen ad Depoſitum judiciale zu bringen, zu condemniren, mit ihren Einwendungen aber ad Reconventionem zu verweiſen, bis dahin auch die Unkoſten auszuſetzen. So viel aber die auf die Fracht-Gelder verſicherten 2500 m℞ Courant betrifft, iſt zuvörderſt Appellaten Anwald auf das von Salvirung eines groſſen Theils der Salz-Ladung in Libello appellatorio angebrachte, in termino ſ. p. præcluſive ſpecifice ſich vernehmen zu laſſen ſchuldig.

Und ſolchergeſtalt iſt denn alſo auch am 5 Julii 1754 in Senatu geſprochen worden. Die Herren Beklagte aber haben zwar die Reconvention angeſtellet; es hat aber darinn nicht dürfen geſprochen werden, weil partes ſich verglichen, und liti & cauſæ renunciiret, mithin die deponirten Gelder erhoben worden. *)

§ 514.

§ XXXV. Arreſte und Bekümmerungen von Königen, Fürſten und andern Puiſſancen.

(*Der ſiebende Riſico wird durch Arreſte und Bekümmerungen, doch auf verſchiedene Weiſe, veranlaſſet. Von der Bekümmerung und dem Arreſte, der über ein Schiff wegen einer Privat-Forderung an Einlader, Rheder, Schiffer und Schiff verhänget werden kann, habe ich ſchon § 237. geredet. Und mit dem daraus entſtehenden Schaden haben die Aſſecuradeurs nichts zu ſchaffen. †) Wenn aber ein Schiff von hoher Hand angehalten wird, ſo iſt der Aſſecuradeur zwar verbunden, die Liege-Tage und deren extraordinaire Unkoſten zu ſeinen Laſten zu nehmen: und dieſes ſteht ganz deutlich in unſerer Aſſecuranz-Ordnung. ††) Es iſt aber von der Kaufmannſchaft ſehr wohl moniret worden, daß ſolchenfalls

†) Hamb. Aſſec. Ordn. tit. 5. art. 5. Schwed. art. 6. § 10.
††) Tit. 5. art. 4.

falls der Aſſecurirte ſeinen Aſſecuradeurs von dem Vorfalle, und von dem, was ſich in dem Erfolge weiter zuträgt, von Zeit zu Zeit durch den beeydigten Mäkler, welcher zur Aſſecuranz gebraucht worden, ſchriftliche Nachricht ertheile, oder, da die Police ohne Mäkler geſchloſſen, durch einen geſchwornen Notarium ſolches vermelden laſſe. Was aber den Schaden ſelbſt anlanget, der aus einem ſolchen Anhalten entſpringet, ſo iſt der Aſſuradeur nur alsdann zu Leiſtung deſſelben verbunden, wenn keine begründete rechtliche Urſache dazu vorhanden geweſen.[1]) Wohingegen, wenn ein Schiff, wegen eines wider die Geſetze und Verordnungen des Landes und Ortes begangenen Fehlers und Verſehens, imgleichen wegen einer von dem Eigener, oder, mit deſſen Wiſſen, vom Schiffer geſchehenen Verhehlung und unrichtigen Angabe der baaren Gelder, Silber-Barren, Güther, und anderer, zumal verbotener, Waaren, oder weil der Schiffer, mit Wiſſen und Willen des Eigeners, in einen verbotenen Hafen eingelaufen, angehalten, und für verfallen angeſehen, ſo iſt der Aſſuradeur, welcher hierauf gezeichnet, von der Erſetzung des Schadens frey zu ſchätzen.*)

§ 515.

(*Dieſes iſt zum Theil ſchon in unſerer Aſſecuranz-Ordnung[2]) alſo verordnet, die nach derſelben aber verkündigte neue Schwediſche[3]) vom Jahre 1750 hat die Sache noch deutlicher aus einander geſetzet. Und dieſes habe ich hier um ſo mehr nachgeſchrieben, weil ich bemerket habe, daß es, zu Behuf der neuen hieſigen Ordnung, mit denſelben Worten ſey anerinnert worden; iedoch auch mit dem ferneren Zuſatze,

 daß,

[1]) Hamb. Aſſecur. Ordn. c. I.
[2]) c. I. art. 6.
[3]) Art. 6. § 9.

daß, wenn dieſes, oder jenes, ohne Wiſſen und Willen des verſicherten Eigeners geſchehen, und er ſich allenfalls eydlich darüber reinigen könnte, die Aſſecuradeurs (iedoch wie in anderen analogiſchen Fällen, wo ein Verſehen des Schiffers vorgegangen, ihren Regreß gegen den Schiffer, welchem die Schuld beyzumeſſen, und die Schiffs-Leute, imgleichen gegen das Schiff und die Fracht vorbehältlich) zur Erſetzung des Schadens verbunden. *)

§ 516.

(*Es folget denn aber aus dieſen principiis auch dieſes, und es iſt auch daraus in unſerer Aſſecuranz-Ordnung †) als ein veſter Satz gezogen worden, daß in allen Fällen, es möge der Arreſt auf das Schiff, und einige deſſen Güther, mit Fug oder Unfug angeleget ſeyn, die übrigen Aſſecurirten und mitintereßirten Rheder und Befrachter, derentwegen der Arreſt nicht verhänget worden, des dadurch erlittenen Schadens halber bey ihren Aſſecuradeurs ſich zu erholen iederzeit berechtiget bleiben. *)

§ 517.

(*Es geſchiehet aber ein obrigkeitliches Anhalten eines Schiffes auch wohl auf den Fall, und wenigſtens für eine Zeitlang, wenn ein Schiff, wegen böſer anſteckender Krankheiten, irgendwo zur auſſerordentlichen Quarantaine, oder zum Setzen angeſtrenget würde. Und in dieſem Fall müſſen die Aſſuradeurs Koſten und Schaden tragen, nicht aber bey einer ordinairen, als bey der ſie zur ordinairen Havarie der Rheder gehören, ††) und hievon habe ich ſchon § 323. und § 324. den Unterſchied auch in der Anwendung auf unſere extraordi-

†) c. l.

††) Hamb. Aſſec. Ordn. tit. 5. art. 3. tit. 21. art. 10.

traordinaire Quarantaine zu Curhaven angemerket. Es iſt mir aber ſeitdem ſowohl von der Art und Weiſe, auf welche beſonders zu Livorno die Quarantaine der aus der Levante und Barbarey ankommenden Schiffe gehandhabet wird, eine vollſtändige Nachricht, als die Geſchichte von der Quarantaine zu Curhaven im Jahre 1743 und den folgenden, mitgetheilet, welche beyde, da ſie ſeitdem einförmig mit den vorhergegangenen geblieben, ich unter den Buchſtaben K 7. und L 7. einzurücken der Mühe habe werth achten müſſen. *)

§ 518.

§ XXXVI. Feindliche Nehmung, Aufbringung, Confiſcationen und Repreſſalien, auch gewaltſame Spolirung der Caper und Seeräuber.

(*Nächſt den Arreſten und Bekümmerungen von hoher Hand folget, achtens, in den Policen auf Caſco und Güther die Uebernehmung aller feindlichen Zufälle, als da ſind die Nehmung, Aufbringung, Confiſcationen und Repreſſalien, auch gewaltſame Spolirung der Caper und Seeräuber. Und wenn der verſicherte Kaufmann wegen Repreſſalien Schaden erlitten hat, ſo kann es bisweilen kommen, daß in verſchiedenen Gerichten auf verſchiedene Art über die Verbindlichkeit der Aſſecuradeurs ein Urtheil gefället werden muß. Dieſe aber iſt in Anſehung des Schadens, welcher von Caperey und Seeräubern entſtehet, nach den Umſtänden der Perſonen ſowohl, als der Gattung der Güther, welche genommen worden, ſo unterſchieden, als die Perſonen, von welchen die Nehmung nach Fug oder Unfug ausgeübet wird, heutiges Tages, wie bey den vorgedachten Bekümmerungen, unterſchieden ſind. *)

§ 519.

(*Ich habe dieſen Unterſchied zwiſchen befugten Armateurs zu Krieges-Zeiten und den zu ieder Zeit unbefugten Seeräubern, mit den Gränzen, worinn jene nach oberlichen Vorſchriften ſich halten, und Rede und Antwort darnach geben müſſen, ſchon § 383 u. f. angemerket. Und es iſt auch von den Pflichten unſerer neutralen Kaufleute ſowohl überhaupt, als beſonders in Rückſicht auf die Einladung der Güther bey See-Kriegen, vorher bey den Handels-Rechten der Perſonen in der zwoten Abtheilung § 13 u. f. geredet. Auf beydes will ich mich alſo beziehen, und darauf die Anwendung bey den Aſſecuranzen machen, welche für dergleichen Zufälle geſchloſſen werden. *)

§ 520.

Anmerkungen über die Aufbringung des Schiffes durch dazu befugte Perſonen.

§ XXXVII. Die erſte Anmerkung iſt dieſe: In allen vorhergehenden Fällen können die Aſſecuradeurs zur Bezahlung nicht angehalten werden, wenn eine wahrſcheinliche Hoffnung zur Wiedererlangung des genommenen Schiffes, oder der Güther, vorhanden iſt.

(*Dieſe Hoffnung aber exiſtiret nur alsdann, wenn nicht Schiff und Ladung wegen Führung von Contrebanden und unerlaubter, oder nicht behörig angegebener Güther, zumalen in Krieges-Zeiten, wo autoriſirte Armateurs zum Wegnehmen der Schiffe ausgehen, angehalten und confiſciret worden. *)

§ 521.

(*Was wegen der hierauf einzurichtenden Policen die Geſetze auch bey uns beſtimmen, und was man zu beſtimmen annoch ſich vorbehalten hat, das iſt oben § 472. u. f. allbereits ange-

angezeiget, und ich habe nur dieſes hier einzurücken, daß, wenn zu Krieges-Zeiten für See-Gefahr allein die Verſicherung geſchiehet, die Clauſul: frey von aller chriſtlichen Potentaten Beſchwerden, Confiſcation und Unkoſten, der Police inſeriret; wenn es aber nicht geſchehen, auch der Riſico über ſolche Zufälle ſtillſchweigend verſtanden, und von ihm in allen denjenigen Fällen geleiſtet werde, wo, nach gerichtlicher Legal-Erörterung, die Aufbringung für rechtmäßig erkläret wird. †) *)

§ 522.

(*Was nun aber hingegen auch von befugten Armateurs, von welchen ich ietzo nur allein rede, weggenommen, geplündert, und von ſelbigen ſich zugeeignet wird, welches zu führen oder zu thun nicht verboten iſt, ſondern was für frey Schiff und frey Guth geachtet wird, darüber wird ein ſogenannter Reclame- oder Ranzionirungs-Proceß coram judicio competente geführet. Und dieſes iſt die ebengedachte Legal-Erörterung, auf welche die Verſicherten, mit ihren Aſſecuradeurs, nach dem Verhältniß, worinn ein Staat mit den kriegführenden Mächten ſtehet, eine gönſtige Ausſicht haben können. *)

§ 523.

(*Und hierüber mache ich die zwote Anmerkung, welche dieſe iſt:

Es wird dieſer Proceß zwar, zu Laſten und auf Koſten der Aſſecuradeurs, hauptſächlich von ihnen ſelbſt angeſtellet. Zu ſolchem Behuf aber, und damit die Verſicherten mit den Verſicherern ſich wegen der zu nehmenden Maaßregeln und anzuwendenden Koſten, auch zu ergreifenden Mittel und Wege, verabreden können, wie ſie wechſelſeitig ſchuldig ſind, ſo müſſen jene ihren Gewährs-Leuten ohne Zeitverluſt den ſich zutragenden

†) Hamb. Aſſec. Ordn. tit. 4. art. 2.

genden Vorfall, wenn dieſe zur Stelle ſind, mündlich vermelden. [1]) Sind ſie aber nicht zur Stelle, ſo muß zwar dieſe Wiſſenſchaft in der Correſpondenz ihnen mitgetheilet, auch der Fort- und Ausgang des Proceſſes ihnen gemeldet, iedoch, auf gleichmäßige Koſten und Gefahr der Aſſecuradeurs, von den Aſſecurirten der Reclame-Proceß angeſtellet werden. [2]) Und die beſagten Koſten gehören in einem und andern Fall, mit dem Schaden, zur Havaria groſſa, wenn Schiff und ranzionirtes Guth nach ſeiner Befreyung zu Schaden käme, oder ganz verunglückte, und nicht an ſeinem deſtinirten Löſchungs-Platz wohlbehalten ankäme. [3]) Es hat aber dieſe Beſprechung über den Reclame-Proceß manchen Zwiſt veranlaſſet, wenn z. E. die Aſſecuradeurs den Aſſecurirten vorwerfen zu können geglaubet, daß auf ſolche Communication mit ihnen ſie gebührend nicht aufmerkſam geweſen. Und hievon findet ſich ein Beyſpiel in der § 480. eingerückten Relation, die in der Thorntonſchen Aſſecuranz-Sache iſt abgeſtattet worden. *)

§ 524.
Beſondere Aſſecuranz auf die Reclame-Koſten.

(*Weil man aber hiernächſt es zu hart und zu unbillig gehalten, den Aſſecuradeur durch die ihm aufgebürdete Koſten des Reclame doppelt zu beſchweren, ſo pfleget man, wenn es irgends geſchehen kann, zu etwan einiger beſonderen Verſicherung der Ranzionirungs-Gelder durch einen dritten die Anſtalt zu machen.

Und eben zu deſſen Behuf muß der Schiffer allen möglichen Fleiß anwenden, keine Gelegenheit zu verabſäumen, wo er von dem, was vorgefallen, ſeine Rheder und Einlader unter-

[1]) Hamb. Aſſec. Ordn. Tit. 15. art. 1.
[2]) Daſ. c. l. art. 5.
[3]) Daſ. c. l. art. 3. & 4.

unterrichten kann, und folglich dieſe hinwieder mit den Aſſecuradeurs darüber ſich bereden können. †) Denn die beſte Nachricht iſt zwar dieſe: **daß der Schiffer ſelbſt Gelegenheit gefunden, ſein genommenes, oder aufgebrachtes, Schiff und Guth wieder frey zu machen,** wie er nicht allein dazu befugt, ſondern auch zum Beſten ſeiner Rheder und Befrachter zu thun ſchuldig iſt, und die Aſſuradeurs ohne Widerrede es genehm halten müſſen. ††) Allein dieſes trägt ſich ſelten zu, und daher gebraucht es die mehreſte Zeit einer Reclamirung. *)

§ 525.

(*Und hierüber mache ich nun hier dieſe **dritte Anmerkung**, nach demjenigen, was bey vorhabender neuen Aſſecuranz-Ordnung zur Erläuter- und Veſtſetzung einer Verſicherung der Reclame-Koſten iſt erinnert worden.

Man hat nemlich, um allen Zwiſt, der ſich oftmals erhoben, fürs künftige zu vermeiden, folgende Sätze zur Regel vorgeſchlagen:

§ 526.

(*Der erſte iſt dieſe: Hat eine ſolche neue Verſicherung können bewerkſtelliget werden, zu welcher die zur Reclame Deputirten des aſſecurirten oder aſſecurirenden Theils dem dazu auſſerhalb Landes auserſehenen Gevollmächtigten, nach erhaltener vorbeſagten Wiſſenſchaft, die Vollmacht, und zwar dergeſtalt zu ertheilen haben, daß die Prämie mit verſichert werde; und **käme darauf das gelöſete Schiff wohlbehalten an Ort und Stelle,** ſo hat der Aſſecuradeur, welcher auf die Reclame-Koſten gezeichnet, ſeine Prämie verdienet, und bleiben ſolche Koſten zu des erſten Aſſecuradeurs Laſten, weil er von den Schadens- und Havarie-Koſten dagegen befreyet wird,

welche

†) Hamb. Aſſec. Ordn. c. l. art. 4.
††) Daſ. c. l. art. 2.

welche er zu tragen gehabt haben würde, wenn keine Reclame geſchehen.*)

§ 527.

(*Der zweete Satz iſt dieſer: **Verunglückt das gelöſete Schiff** auf der Reiſe mit der Ladung, ſo hat der zweete Aſſecuradeur, weil er dafür Prämie genoſſen, die Reclame-Koſten zu tragen.

Wird aber **ein Theil geborgen,** ſo trägt in der Havaria Groſſa der geborgene Theil, ſamt dem Schiffe und deren Aſſecuradeur, pro rata die Reclame-Koſten, ſo wie ſie nemlich ſolche zu bezahlen ſchuldig geweſen wären, falls Schiff und Ladung wohlbehalten angekommen, den Reſt ſolcher Koſten aber ergänzet der Aſſecuradeur, der auf die Reclame gezeichnet, und der erſte trägt nur die Havarie, ſo wie er ſie getragen haben würde, wenn auf die Reclame überall nicht gezeichnet wäre. Zu weſſen Behuf dem Diſpacheur oblieget, um den Theil oder Reſt der Koſten, welche dem Aſſecuradeur auf Reclame obliegen, ausfindig zu machen, die Havaria Groſſa hierüber beſonders zu diſpachiren und zu vertheilen, und von andern particulier Havarien, worüber eine beſondere Berechnung zu machen, abzuſondern.*)

§ 528.

(*Und dieſes würde denn die billigſte Vorſchrift ſeyn, wenn die neue **Reclame-Verſicherung,** wie gedacht, veranſtaltet werden mögen. Iſt aber dieſes **nicht zu bewerkſtelligen möglich** geweſen, wenn der Schiffer keine Gelegenheit gehabt hat, von dem, was vorgefallen, zeitige Nachricht zu ertheilen, und das Schiff käme mittlerweile zu Schaden, oder verunglückte, ſo hat man (dies iſt der Gegenſatz des vorigen) bey der alten Verordnung (ſ. § 524.) es laſſen müſſen, daß der erſte Aſſecuradeur auch ſolche Ranzions-Gelder zu tragen habe,

ſo

ſo wie er es auch in dem Falle, da, nach erlangter Wiſſenſchaft, gleichwohl keine neue Aſſecuradeurs geſuchet, oder gefunden worden, und, ſo wie bey Reaſſecuranzen, die alten Aſſecuradeurs verhaftet bleiben, wenn von dem neuen Aſſecuradeur die Zahlung nicht könnte erhalten werden. *)

§ 529.

(*Ratio iſt nemlich bey allen Fällen dieſelbe, und dieſe: **der neue Aſſecuradeur ſoll nur den alten reaſſecuriren und wieder ſchadlos halten, und der erſte Aſſecurirte hat mit niemanden, als mit ſeinem Gewährs-Manne, zu ſchaffen.** *)

§ 530.

(*Es kann auch nichts zur Sache thun, daß ſolchergeſtalten der Aſſecuradeur auf Güther und Ladung zuweilen eine gröſſere Summe, als die er gezeichnet, würde auszahlen müſſen. Denn es iſt ja ſein eigener freyer Wille, daß er ſich der Reclame unterziehe, in der Hoffnung, bey deren glücklichen Auskunft ſeinen Schaden zu vermindern; und wenn er ſie nicht anſtellen, oder Einſchuß thun will, ſo iſt er, wie § 509. in dem Falle einer geſchehenen Strandung gedacht iſt, und wie es ex analogia flieſſet, allerdings befugt, ſich von dem ſurplus durch Verwegerung des Einſchuſſes zu den Koſten, und durch Zahlung der gezeichneten Summe zu befreyen. *)

§ 531.

Zeit und Ziel der Reclame.

(*Es hat aber auch die Reclame, und der darüber angeſtellte Proceß, zu welchem der Aſſecuradeur den Einſchuß der Koſten gethan, ein gewiſſes Ziel der Zeit, worinn er zu Ende

 kommen

kommen muß. Und hiezu hat die Hamburgiſche Aſſecuranz-Ordnung †) in ſo ferne die Zeit von 6 Monaten beſtimmet, als nach Ablauf derſelben, und wenn immittelſt wenige Hoffnung ſich gezeiget, den gedachten Proceß zu Ende zu bringen, unterdeſſen aber, durch Verderbung der Waaren, ſchon würklich einiger Schaden ſich hervorthäte, der erſtere Aſſecuradeur ſolchen ſchon vorhandenen Schaden der verdorbenen Güther, und die bereits aufgewandten Koſten, auf Abrechnung an den Aſſecurirten zu bezahlen ſchuldig iſt, und gleichwohl, zu Verhütung noch gröſſerer Beläſtigung deſſelben, die Aſſecuranz auf die Reclame-Gelder unaufhältlich zu verfügen iſt. *)

§ 532.

(*Ich habe § 384. ſchon bemerket, daß auch heutiges Tages nicht nur barbariſche, ſondern auch chriſtlichen Staaten angehörige See-Räuber, und zwar dieſe, wie jene, auch mitten im Frieden zwiſchen den Souverainen von Europa, in den groſſen Welt-Gewäſſern ſich finden.

Der See-Raub der Africaniſchen Corſaren wird, wenn er auch beſonders in der Police nicht ausgedruckt iſt, unter dem gewöhnlichen See-Riſico ſchon verſtanden. ††) Er trifft aber nicht allein die Güther, ſondern auch die Menſchen, welche in die Sclaverey geführet, und mit Gelde gelöſet werden müſſen: und hierüber geſchehen auch in Hamburg, wie ſchon § 419. im voraus bemerket iſt, beſondere Verſicherungen in Anſehung ſowohl der Freyheit, als des Lebens, von welchen ich hiernächſt weiter reden werde. Was aber die genommenen Schiffe und Güther anbetrifft, ſo hat dabey keine Ranzion, noch Reclame, ſtatt: und alſo muß der Aſſecuradeur den reinen Verluſt an die Verſicherten bezahlen, wenn er nicht

†) c. l. art. 6.

††) Hamb. Aſſec. Ordn. tit. 4 art. 7. tit. 10. art. 6.

nicht beſonders auf die Freyheit und das Leben der Menſchen nur gezeichnet hat.

Die Kaper und Räuber, die unter den chriſtlichen Nationen ſich finden, müſſen ſich zwar allermeiſt mit der Plünderung des Schiffes und der Güther begnügen. Es kann aber doch auch Menſchen in der Gegenwehr ein Unfall am Leibe und Leben begegnen; und ſie laſſen auch wohl mit ſich accordiren. Alle aus beyden entſpringende Koſten und Schäden gehören, wie ich ſie § 322. aus unſerer Aſſecuranz-Ordnung angeführet, zur Havaria groſſa, und folglich auch zur Beläſtigung der Aſſecuradeurs, welche auf das Caſco und die Güther gezeichnet, ſo wie ein reiner Schade, nach Proportion der Summen: hiebey kann auch die Ranzion, oder Reclame, kein Gegenſtand werden; es müßten denn ſolche Kaper von Krieges-Schiffen aufgebracht, und durch Urthel und Recht zur Herausgebung des Geraubten genöthiget werden. *)

§ 533.

§ XXXVIII. Schade, der gefliſſentlich, oder aus Verſehen des Schiffers und der Schiffs-Leute, verurſachet wird.

(*Wenn die Aſſecuradeurs nicht die Gefahr ausdrücklich ausgenommen haben, welche dem Schiffe und deſſen Ladung aus gefliſſener Thathandlung, oder aus Verſehen und Verſäumniß des Schiffers und ſeines Volks, zuſtöſſet, ſo ſind ſie, wie ich ſchon hin und wieder erwehnet, gegen die ehemaligen, und zum Theil annoch in Obſervanz ſeyenden, Geſetze anderer Orten, †) dem Aſſecurirten verantwortlich, und zur Ent-

†) Ordonn. de Louis XIV. liv. 3. tit. 6. art. 28. Ne ſeront auſſi tenus les Aſſureurs de porter les pertes & dommages arrivez aux vaiſſeaux & marchandiſes par la faute des maitres & mariniers, ſi par la police ils ne ſont chargés de la baratterie du Patron. ſ. Magens S. 88.

Entſchädigung verbunden; wenn nemlich nicht der Aſſecurirte ſelbſt an ſolcher Mißhandlung oder Verſehen Theil gehabt hat. Denn dieſes iſt, **neuntens**, in den gewöhnlichen Formularien unſerer Policen ganz namhaft als ein, die Aſſecuradeurs treffender, Riſico ausgedruckt und beſtimmet worden. *)

§ 534.

Anmerkungen über die unbefugten Capereyen.

(*Jedoch ich muß, ehe dann ich zu andern Dingen weiter fortgehe, auch von des Aſſecuradeurs Pflichten und Beläſtigungen in den Fällen reden, wo nicht durch befugte Armateurs, ſondern durch würkliche See-Räuber, ein Schiff zu Grunde gerichtet, oder ſchadhaft geworden, und Güther aus demſelben genommen und geplündert worden. *)

§ 535.

Regreß an den Schiffer und das Schiffs-Volk wegen begangenen *doli vel culpæ*.

(*Sie haben alſo weiter nichts, als durch die Aſſecurirten **den Regreß an den Schiffer, die Steuer-Leute und das Schiffs-Volk**; welchem zwar in einigen See-Geſetzen der Regreß an das Schiff ſelbſt und die **Fracht** insgemein annoch hinbeygefüget iſt; †) der aber unſern Geſetzgebern für die Rhederey zu hart gedünket hat; und welchen Anſpruch ſie alſo nur auf die Fälle ††) von nicht genugſamer Garnir- und übeler **Stauung**, oder wenn das **Schiff nicht wohl verſehen** oder gedichtet geweſen, oder auch, aus Unverſtand und Verſehen des Schiffers, eine **naſſe und flieſſende Waare auf andere, dadurch leicht verderbende, Waaren geſtauet** oder

†) Preuſſ. See-Recht art. 28. Schwediſche Aſſecuranz-Ordnung art. 6. § 14.

††) ſ. oben § 231. 233. 234. 487.

oder geleget, und dieſe ſolchergeſtalt angeſtecket, beſchädiget und verdorben worden, in der Maaſſe begränzet, daß, vor der Bezahlung des Aſſecuradeurs, der Aſſecurirte alle Mühe anzuwenden habe, von dem Schiffer, oder aus dem Schiffe und den Fracht-Geldern, die Erſetzung ſeines Schadens zu erlangen; daß aber, wenn dieſe Mühe fruchtlos, oder daraus überall nichts zu erlangen wäre, der Aſſecurirende den Schaden zu bezahlen ſchuldig. †)

Ich werde von der Anwendung dieſes Satzes in einem ähnlichen caſu, in Sachen Hetlings und Ohm gegen Joachim Kähler jun. & Conſ., reden, worüber die Relation hiernächſt folget, und ich bemerke hier nur, daß aus ſelbigem die Erinnerung zur neuen Aſſecuranz-Ordnung gefloſſen ſey, daß in dem Falle, da es hiebey zur Weitläuftigkeit und zu Proceſſen käme, der Aſſecuradeur, wenn es der Aſſecurirte verlanget, durch annehmliche Bürgen Sicherheit leiſte, oder die Summe, welche er allenfalls zu bezahlen hat, deponire: und wornächſt auf die § 253. beſchriebene Pflichten des Schiffers bey der Löſchung zurückzuſehen iſt, welche ihm, nach einer neuen Verordnung, obliegen, die beſchädigten Güther nicht ohne vorgängige Beſichtigung durch die Schiffer-Alten aus ihrer Lage zu nehmen. *)

§ 536.

§ XXXIX. Es erhellet aus dem Vorbeſchriebenen, daß, wenn gleich der Aſſecurirte wegen ſeiner Entſchädigung über das Verſehen und über die Mißhandlung der Schiffer und des Schiffs-Volks an den Urhebern des Schadens ſich zu halten eine rechtliche Befugniß habe, die Verbindlichkeit der Aſſecuradeurs iedoch ihm immer mehr werth und nützlicher ſey, als der Verſuch, welchen er bey erſteren anſtellen mögte.

†) Hamb. Aſſec. Ordn. tit. 7. art. 2. & 3.

§ 537.

§ XL. **Unterſchied zwiſchen den römiſchen und heutigen Geſetzen bey der** *actione exercitoria.*

(*Es erhellet ferner aus dieſem allen, daß, nach eingeführtem Aſſecuranz-Contracte, die Verpflichtungen eines Rheders, zu Leiſtung des Betrugs, oder Verſehens des Schiffers, und der Schiffs-Leute, mit den römiſchen Pflichten eines exercitoris ganz nicht übereinſtimmend ſind, oder dieſe auf jene angewendet werden können: immaaſſen zuweilen von den Lieblingen des römiſchen Rechtes annoch verſuchet wird, welche nachſtehenden l. 1. § 1. & 2. ff. de exerc. actione noch nicht vergeſſen können:

Utilitatem hujus Edicti patere, nemo eſt, qui ignoret: nam cum interdum ignari, cuius ſint conditionis vel quales, cum magiſtris propter navigandi neceſſitatem contrahamus, æquum fuit, eum, qui magiſtrum navi impoſuit, teneri: ut tenetur qui inſtitorem tabernæ vel negotio præpoſuit, cum ſit major neceſſitas contrahendi cum magiſtro, quam inſtitore, quippe res patitur, ut de conditione quis inſtitoris diſpiciat, & ſic contrahat, in navis magiſtro non ita: nam interdum locus, tempus, non patitur plenius deliberandi conſilium. § 1. Magiſtrum navis accipere debemus, cui totius navis cura mandata eſt.

§ 2. Sed ſi cum quolibet nautarum ſit contractum, non datur actio in exercitorem: *quamquam ex delicto cujusvis eorum, qui navis navigandæ cauſa in nave ſint, detur actio in exercitorem*, alia enim eſt contrahendi cauſa, alia delinquendi: ſiquidem qui magiſtrum præponit, contrahi cum eo permittit: qui nautas adhibet, non contrahi cum eis permittit, ſed *culpa & dolo carere eos curare debet.**)

§ 538.

§ 538.

§ XLI. (* Ich habe dieſes römiſche Geſetz nur darum angeführet, um ein Exempel daraus zu nehmen, daß man bey dem Aſſecuranz-Contracte überall nicht den Codicem Juſtinianeum aufſchlagen dürfe; und daß es auch nicht einmal in ſubſidium könne angewendet werden, weilen die angebohrnen Rechte hierinn ſo deutlich ſind, und keiner Erklärung gebrauchen, folglich auf ganz beſonderen einheimiſchen Grundlagen ruhen. Indeſſen glaube ich doch, daß diejenigen See-Geſetze, welche den Aſſecuradeur von Leiſtung des Betrugs und Verſehens des Schiffers und der Schiffs-Leute ehedeſſen freygeſprochen, (ſ. § 533.) aus beſagten Legibus Romanis gefloſſen ſind: und es kann daher iemanden um ſo weniger Wunder nehmen, daß, wie man ſich von Zeit zu Zeit in Handels-Sachen überhaupt der fremden Geſetze aller Orten entſchlagen, alſo man in unſerer Aſſecuranz-Ordnung, und in allen derſelben gefolgten, den Mittelweg erwählet habe, den Aſſecuradeur gegen den Verſicherten zur Vergeltung des ausgerechneten und taxirten Schadens zwar zu verbinden, ihn aber nicht ehender zur Zahlung anzuſtrengen, als bis der Verſuch geſchehen, an den Urheber des Schadens deſſen ſich zu erholen, und alſo dieſes das erſte, jene aber das letzte ſeyn zu laſſen. Und dieſes iſt die Summe, worinn alles zuſammengezogen iſt, was ich Punktsweiſe ausführlich erörtert habe. *)

§ 539.

§ XLII. Beweis des Schadens.

(* Nunmehro aber ſchreite ich denn zu einem andern Haupt-Punkte bey dem Aſſecuranz-Weſen, nemlich zu dem Beweiſe des Schadens, und ſowohl zu der Art, wie er geführt werde, als zur Taxation und zur Diſpache, welche die Summe beſtimmet. Wobey ich aber den Fall vorhergehen laſſe, wo

bloſshin auf eine gegründete Vermuthung, und ohne daß der Verſicherte mit einem Beweiſe ſich dürfe belegen laſſen, die Entſchädigung kann begehret, und von dem Aſſecuradeur ohnweigerlich muß geleiſtet werden.

Und in dieſer Vermuthung gründet ſich das ſogenannte Abandonniren eines Schiffes, weſſen ich § 507. ſchon erwehnet habe, und welches ich nun in ſeinem völligen Zuſammenhange erklären werde. *)

§ 540.

Vom Abandonniren.

(* Abandonniren des Schiffes heißt: die Verlaſſung des Eigenthums an demſelben und deſſen Ladung abſeiten des aſſecurirten Theils, und die Uebertragung an die Aſſecuradeurs zu Leiſtung ihrer Verbindlichkeit. Und dieſe findet nicht anders ſtatt, als wenn Schiff und Güther gänzlich verloren worden. Aller anderer Schade aber gehöret unter Havarey. †)

Von der Zeit, zu welcher dieſes Abandonniren geſchehen könne, habe ich ſchon am angezeigten Orte den Unterſchied zwiſchen Schiffen, die nach Europäiſchen, oder auſſer Europa gelegenen, Häfen abgegangen, bemerket. Vorher und in andern Fällen aber ſtehet dem Aſſecurirten das Abandonniren nicht frey, ſondern es muß 1) derſelbe, auf der Aſſecuradeurs Gefahr und Koſten, allen Schaden, wofür er, nach gewordener, oder gar ausbleibender Nachricht, in Sorgen iſt, und ſeyn kann, abzuwenden, das Schiff und Guth zu conſerviren, und deſſelben Beſtes zu befördern, ſich angelegen ſeyn laſſen. ††) Auch mag er 2) Waaren, die leicht ver-

†) ſ. Ordon. de Louis XIV. Liv. 3. tit. 6. art. 46. Preußiſch See-Recht art. 22. & 23.

††) Hamb. Aſſec. Ordn. tit. 11. art. 4. Ordonn. de Louis XIV. c. l. art. 51.

verderblich ſind, überall nicht abandonniren.[1]) Jedoch iſt hiebey die Ausnahme dieſe, daß, wenn dieſelben, z. E. in dem Fall, da ein Schiff ſtrandete, oder aufgebracht und angehalten worden, vorhero ſchon verdorben, oder nachgehends ſo ſchlecht würden, daß ſie der Mühe und Unkoſten, ſolche weiter aufzuheben, nicht werth wären, der Aſſecurirte ſeinen Aſſecuradeurn Nachricht davon zu geben ſchuldig, und ihre Meynung darüber zu vernehmen, und ſie ſich unter einander zu vergleichen haben; imgleichen daß, wenn die Aſſecuradeurs mit den Aſſecurirten ſich hierüber nicht vereinigen können, dieſen frey ſtehe, von kundigen Leuten ein beeydigtes Atteſtatum oder Zeugniß aufzunehmen, wie dieſelben die verdorbenen Güther beſchaffen finden. Und wann alsdann daraus erhellet, daß nichts geſundes geborgen, oder daß dasjenige, ſo noch gerettet worden, der Mühe, um es trucknen, oder in guten Stand zu ſetzen, nicht werth ſey, der Aſſecurirte entweder die Güther verkaufen könne, und was er ſodann Schaden leidet, von den Aſſecuradeurs ihm erſetzen laſſen, oder auch, ohne auf den Verkauf zu warten, die Bezahlung des vollen Schadens, gegen Anweiſung und Cedirung der verdorbenen Waaren, von ihnen fordern möge.

So ſteht es wörtlich in unſerer Aſſecuranz-Ordnung,[2]) und mit derſelben ſind auch andere, derſelben nachgegangene, See-Rechte übereinſtimmend.[3]) Es iſt mir aber eine ſehr bün-

 dige

[1]) Schwed. Aſſec. Ordn. art. 11. § 4. In dem Preuß. See-Rechte art. 26. und in der Amſterd. neuen Aſſecuranz-Ordnung art. 27. iſt das Gegentheil verordnet.

[2]) Tit. 11. art. 5. & 6.

[3]) ſ. die Amſterdammer neue Aſſec. Ordn. art. 28., die Schwediſche art. 10. § 5. 6., und das Königl. Preuß. See-Recht art. 26.

dige Relation in einem caſu, weſſen ich beyläufig § 535. ſchon gedacht, zugekommen, welche ich nun hier, als an ihrem rechten Orte, einſchalten will.

§ 541.

Relatio in Sachen Hettling & Ohm, Klägern, Appellaten, *contra* Jochim Kähler *jun.* & *Conſ.* Beklagte, Appellanten.

1. Hetling & Ohm laſſen im Dec. 1753 eine Parthey Hanf und Flachs, die in dem Schiffe St. Procopé, durch Schiffer Barthold Kahl von Petersburg nach Stockholm an die daſigen Kaufleute Jennings und Finley verſandt werden ſoll, für eigene oder fremde Rechnung verſichern, auf welche Jochim Kähler in 2 Poſten 2500 mℛ, Franz Doormann und Franz Poppe aber ieder 1000 mℛ Bco zeichnen.

Dieſes Schiff iſt den 8 Nov. a. St. deſſelben Jahres in See gegangen, hat aber, wegen des ungeſtühmen Wetters und angehenden Eiſes, in Gråsgard auf der Inſel Oeland einlaufen, und Winter-Lager halten müſſen. Daſelbſt hat es ſich gefunden, daß von dem vielen ins Schiff geſtürzten See-Waſſer ein Theil der Ladung ganz verfault geweſen, und daher in die See über Bord geworfen werden müſſen.

Im April 1754 will der Schiffer ſeine Reiſe fortſetzen, kann aber, wegen niedrigen Waſſers, nicht eher fort, bis ein Theil der Laduug in offenen Böten gelöſchet worden, da dieſelbe durch das ſtarke Regen-Wetter, ungeachtet der Hanf und das Flachs mit Matten, Segeln ꝛc. wohl bedeckt geweſen, abermals ſtark beſchädiget worden.

Nachdem der Schiffer Kahl endlich den 30 Jun. 1754 von Oeland abgereiſet, iſt er den 5 Julii vor Stockholm angekommen, woſelbſt Jennings und Finley, an welche die Ladung conſigniret geweſen, den Schiffer, wegen des daran

erlittenen Schadens, bey dem Raths-Stuben-Gericht belangen, welches aber, nach aufgenommener eydlichen Ausſage des Schiffs-Volks, den Schiffer abſolviret, und daß der Schaden halb von den Eigenern zu tragen, halb aber für Havaria groſſa zu halten, mithin über Schiff und Ladung zu rechnen ſey, erkennet. Dieſe Urthel wird auch von dem Königl. Hof-Gericht zu Stockholm confirmiret.

Da nun hierauf, wie Anfangs durch den Königl. Diſpacheur in Stockholm, ſo nachmals durch den hieſigen Diſpacheur Thorbecke, die Schadens-Rechnung aufgemacht worden, und die Aſſecuradeurs ſolche zu bezahlen ſich wegern, ſo belangen die Aſſecurati, Hetling & Ohm, dieſelben vor hieſiger löbl. Admiralität, und bitten in ihrer Klage:

Daß Beklagte die von ihnen gezeichnete Aſſecuranz, nach der von dem hieſigen Diſpacheur aufgemachten Diſpache, und zwar Jochim Kähler (der in 2 Poſten gezeichnet) mit 1364 m℔ 1 ß und 909 m℔ 6 ß, Franz Doormann und Franz Poppe aber ein ieder mit 909 m℔ 6 ß, cum uſuris a tempore moræ, & expenſis etiam Advocaturæ, zu bezahlen ſchuldig.

2. In der hauptſächlichen Handlung negiren Beklagte:

1) Daß ihnen von dem Schaden die gehörige Anzeige geſchehen:

Bey der Anzeige, daß das Schiff in Stockholm angekommen, hätte der Mäkler bloß geſagt: **man wolle die Ladung unterſuchen laſſen, ob auch Havarie dabey wäre**, und auf der Beklagten fernere Anfrage hätte es geheiſſen: **wenn etwas wäre, hätte man es ihnen längſt melden müſſen.** Ueberdem habe ihnen ein Freund aus Calmar unterm 31 Dec. 1753 geſchrieben, **daß das Schiff zu Gräsgard angekommen, und dabey ſey keines Schadens an der Ladung erwehnet worden, ſondern**

dern daß man hoffte, daß das Fahrzeug ſowohl, als die Ladung, in Gråsgards Hafen conſerviret wåre. Beklagte håtten erſt nach Verflieſſung von 9 Monaten von Klågern die Nachricht erhalten, es belaufe ſich die gehabte Havarie auf 90 Procent, wozu iedoch, nach der Aſſecuranz-Ordnung Tit. 11. art. 5. & Tit. 14. art. 1., ſie nicht verbunden wåren.

2) Negiren Beklagte, daß der mit dem Schiffer geführte Proceß, und alles, was mit der Ladung vorgenommen, mit ihrem Conſens geſchehen ſey.

Sie verlangen daher von Klågern Beweis obiger Punkte, und bitten, in Entſtehung deſſen, abſolutoriam von der Klage, mit Erſtattung aller, auch der Advocatur-Koſten.

3. Hierauf wird in Replicis peremtoriis von den Klågern erwiedert:

1) Die Anzeige von dem Schaden ſey Beklagten zeitig genug, und ſchon im Aug. 1754 geſchehen, da der beeydigte Måkler, der die Aſſecuranz geſchloſſen, die Nachricht davon mit dem Beyfügen gebracht: Die Ladung ſey von beeydigten Perſonen in Stockholm beſichtiget, gånzlich verdorben befunden, und für rathſam gehalten worden, ſolche in öffentlicher Auction ie eher ie lieber zu verkauſen, weil ſonſt dasjenige, ſo noch gut ſey, noch mehr verderben mögte; wie ein guter Freund aus Stockholm ſolches unterm 2 Auguſt gemeldet. Worauf Kåhler und Poppe geantwortet: Klågere mögten nur für das Beſte der Aſſecuradeurs ſorgen, Mit-Beklagter, Doormann, aber: Er müſſe erſt das Eigentliche aus den Documenten ſehen. Der von Beklagten angeführte Brief aus Calmar habe freylich von dem Schaden noch nichts erwehnen können, weil er ſchon im Dec. 1753 geſchrieben worden, zu welcher Zeit das

das Schiff noch in dem Winter-Lager, und die Waaren in demſelben noch unangerührt gelegen hätten.

Endlich hätte Beklagten das eigentliche Quantum des Schadens unmöglich eher können angezeiget werden, bis die Sache mit dem Schiffer in Stockholm geendiget, wodurch die eigentliche Gröſſe deſſelben erſt wäre beſtimmet worden. Selbſt nach der Aſſecuranz-Ordnung Tit. II. art. 6. ſey es genug, **wenn die Waaren von beeydigten Perſonen beſichtiget würden, wenn die Aſſecuradeurs ſich nicht mit dem Aſſecurirten darüber vereinigen könnten:** und quadrire die von Beklagten angeführte Stelle nur auf den Fall, wenn der Aſſecurirte und die Aſſecuradeurs an einem Orte wären.

2) Was wegen des Proceſſes mit dem Schiffer vorgegangen, dazu hätten Beklagte ihren Conſens dadurch genugſam declariret, daß der gröſte Theil von ihnen, nemlich Kähler und Poppe, die oben angeführte Antwort dem Mäkler ertheilet. Was vorgenommen, ſey bona fide, nach Schwediſchen Rechten, und zu der Beklagten augenſcheinlichen Vortheil geſchehen, weil ſie ſonſt den ganzen Schaden hätten bezahlen müſſen, der nun zwiſchen dem Eigenthümer und Schiff und Ladung getheilet wäre.

4. Dagegen Beklagte in Duplicis peremtoriis ausdrücklich läugnen:

1) daß die angeführte Anzeige ihnen iemals durch den Mäkler geſchehen;

2) daß ſie die vorgegebene Antwort darauf ertheilet; und

3) daß ſie in das, was mit dem Schiffer vorgegangen, iemals conſentiret, und wäre ihnen durch den eigenmächtig angefangenen Proceß mit dem Schiffer aller Regreß an demſelben benommen.

5. Nach

5. Nach hierauf erkannter, und fruchtlos gehaltener Commiſſion, produciren Klägere eine Anzeige mit einer Anlage, welche ein Atteſtatum des beeydigten Mäklers Neumann iſt, der von den 3 Policen, worinn die Aſſecuranz geſchehen iſt, 2 geſchloſſen. Dieſer Neumann atteſtiret auf ſeinen Mäkler-Eyd, daß das, was in Replicis peremtoriis von der geſchehenen Ankündigung des Schadens erwehnet worden, von ihm den 13 Aug. 1754 würklich bewerkſtelliget ſey, auch Beklagte die dabey angeführte Antwort ertheilet hätten.

6. Wogegen Beklagte in ihren Reſervatis, mit nochmaliger Abläugnung des einen ſowohl, als des andern, den Mäkler Neumann darum als verdächtig halten, weil er den Klägern ſeine ganze Glückſeligkeit zu danken habe.

7. Die löbl. Admiralität hat hierauf den 27 April 1758 erkannt:

Würden Klägere das am 12 Januar a. c. ad acta gebrachte Atteſtatum des geſchwornen Mäklers, Johann Hinrich Neumann, beeydigen laſſen, wie dieſelben ſolches bey nächſter Eyden-Audienz ſ. p. deſertionis zu thun ſchuldig, ſo erginge weiter, was den Rechten gemäß iſt; und ſind Klägere anbey das Schreiben aus Stockholm vom 2 Aug. 1754, darauf ſich die Mäkler beziehen, in originali ad acta zu legen ſchuldig.

8. Beklagte haben von dieſem Interlocuto Admiralitatis appelliret. Ihre Gravamina beſtehen in folgenden:

Das erſte und hauptſächlichſte Gravamen iſt: daß in Interlocuto a quo ein Atteſtatum zum Grunde einer künftigen Definitivæ geleget worden, welches theils a teſte ſuſpecto herrühret, theils den ſtreitigen Punkt nicht eigentlich betreffe.

Der Mäkler Neumann müſſe von Klägern, Appellaten, groſſentheils leben; er habe Intereſſe an der Sache, indem er

entwe-

entweder ſein eigen Verſehen bekennen, oder auch Klägern etwas zur Laſt legen müßte; er habe wider die Mäkler-Ordnung gehandelt, indem er nicht nur die Prämie dem Mit-Appellanten Kähler zu lange vorenthalten, ſondern auch von Summen unter 2 pCt. Courtagie genommen.

Der andere Mäkler, Nienau, der von den beyden von Kähler gezeichneten Policen die eine mit demſelben geſchloſſen, habe, auf öfteres Anfragen, von dem Schaden nichts geſaget.

Auf des Neumanns Atteſtat komme ferner die Entſcheidung der Sache nicht an; weil eines Theils in demſelben und dem Stockholmiſchen Sendſchreiben vom 2 Aug. 1754 nicht enthalten, zu welcher Zeit, auf was Weiſe, und wodurch der prätendirte Schade geſchehen, andern Theils von dem mit dem Schiffer vorgenommenen Proceß kein Wort erwehnet worden. Geſetzt auch, daß die Notification und die Antworten ihre Richtigkeit hätten, ſo hätte doch der Aſſecuratus keine Befugniß, noch Vollmacht gehabt, mit dem Schiffer den Proceß anzufangen. Zufolge der angegebenen Notification ſey der Schade für einen bloſſen See-Schaden zu halten geweſen, da derſelbe doch einzig und allein durch Verſehen des Schiffers entſtanden.

Aus dieſem erſten Gravamine flieſſet das zweyte, welches ſich lediglich auf das erſte beziehet, nemlich daß in Interlocuto a quo nicht auf die von Appellanten vorgebrachte Gründe reflectiret, ſondern auf einen Neben-Umſtand geſehen worden.

Appellantes bitten daher Reformatoriam, nemlich abſolutionem von der Klage, cum refuſione expenſarum.

9. Dieſem wird von Klägern, Appellaten, in Exceptionibus & Duplicis appellatoriis entgegen geſetzt:

Ad Gravamen 1. was a) den Mäkler Neumann betrifft, ſo verdiene ein ieder Mäkler von einem Theil mehr, als von dem andern, und ſey darum nicht pro ſuſpecto zu halten.

Nach

Nach der Aſſecuranz-Ordnung Tit. 23. art. 3. werde der Bericht eines Mäklers aus ſeinem Taſchen-Buche für einen zureichlichen Bericht gehalten. Der Mäkler-Eyd verbinde ihn ſo ſchon, in den unter den Partheyen vorfallenden ſtreitigen Sachen auf Befragen die Wahrheit zu ſagen. Der Beweis durch dieſen Mäkler Neumann ſey in gegenwärtigem Fall der einzige mögliche, und, aus angeführten Urſachen, ein hinlänglich zuverläßiger Beweis.

Daß derſelbe wider die Mäkler-Ordnung ſollte gehandelt haben, wird geläugnet. Von dieſer im Dec. 1753 geſchloſſenen Aſſecuranz habe Kähler ihm ſchon den 22 deſſelben Monats in demſelben Jahre die Courtage bezahlet, und müſſe alſo gewiß die Prämie der Zeit ſchon erhalten haben. Es ſey gebräuchlich, daß verſchiedene Mäkler durch die Bank $\frac{1}{8}$ pCt. bekämen. Wenigſtens habe Neumann in dem ganzen 1753ſten Jahre mit Kähler keine Aſſecuranz unter 2 pCt. Prämie geſchloſſen.

Daß der Mäkler Nienau von dem Schaden nichts geſagt, könne leicht ſeyn. Denn da dieſer nur mit einem Aſſecuradeur, und dazu nur auf einen der gezeichneten beyden Poſten, der andere aber, nemlich Neumann, mit allen dreyen Aſſecuradeurs geſchloſſen, ſo ſey natürlich, daß die Anzeige durch den letztern geſchehen müſſen.

Was b) von Appellanten wider die Erheblichkeit des Beweiſes erinnert worden, findet dadurch ſeine Erledigung: daß den Appellanten damals blos der Schade notificiret, eine ausführliche Nachricht und die Documenta von dem Urſprunge deſſelben aber damals noch nicht geliefert werden können, weil man ſolche noch in Stockholm gebraucht, und erſt bey Einforderung des Schadens dazu verpflichtet geweſen.

Der Conſens zu dem Proceß ſey von dem größten Theil der Aſſecuradeurs, nicht nur nach den Perſonen, ſondern auch nach

nach den Summen (die bey den beyden Conſentirenden mehr als ¾ gegen den, was der dritte gezeichnet, betragen) gegeben worden, dadurch, daß ſie von dem Aſſecurato verlanget, er ſolle für ihr Beſtes ſorgen, daher derſelbe dem Schiffer unmöglich die Fracht bezahlen, denſelben wegreiſen, und den Aſſecuradeurs das leere Nachſehen laſſen können.

Geſetzt aber, die Aſſecuradeurs hätten auch zu dem Proceß keine Ordre ertheilet, ſo ſey doch, nach der Aſſecuranz-Ordnung Tit. 7. art. 2. der Aſſecuratus vor Bezahlung des Schadens ſchuldig, von dem Schiffer, aus dem Schiffe, oder Fracht, die Erſetzung des durch des Schiffers Schuld (wie hier ſupponiret worden) entſtandenen Schadens zu verlangen: immaaſſen, wenn dieſe nicht zureichte, ſodann erſt die Aſſecuradeurs zahlen ſollten. Mithin hätte der Proceß auch ohnedem von dem Aſſecurato müſſen gegen den Schiffer angeſtellet werden.

Klägere, Appellaten, bitten dieſerwegen Confirmatoriam cum Expenſis.

10. Votum.

Da weder wider die Wahrheit des Schadens, noch wider die Berechnung deſſelben, einige Einwendung gemacht worden; ſo kömmt der Status controverſiæ lediglich darauf an:

1) Ob die Nachricht von dem Schaden gehörigermaaſſen gegeben worden, das iſt, ob

a) die nöthigen Umſtände des Schadens von dem Mäkler angezeiget worden?

b) Ob der Aſſecuradeurs Einwilligung zu dem mit dem Schiffer in Stockholm angefangenen Proceß nöthig geweſen, oder nicht?

2) Ob der Zeuge, Mäkler Neumann, teſtis habilis ſey, und ob ſeine Beeydigung einen zulänglichen Beweis abgebe?

Ad 1mum, und zwar was

a) die Anzeige der nöthigen Umſtände betrifft, ſo lautet die am 13 Aug. 1754 gegebene Nachricht, ſo wie ſie in Neumanns Atteſtato enthalten iſt, ſolchergeſtalt:

Laut Briefes aus Stockholm vom 2 Auguſt meldet den Herren Hetling & Ohm ein Freund folgendes: Wegen Schiffer Kahl, ſo iſt ſeine Ladung gelöſcht, beklage aber, daß ſolche gänzlich verdorben. Die Waaren ſind von Eydgeſchwornen Leuten, vom Magiſtrat verordnet, übergeſehen, finden aber nichts anders dabey zu thun, als zu begehren, daß die Ladung auf öffentlicher Auction ie eher, ie lieber, mag verkaufet werden, indem ſonſt dasjenige, ſo noch gut ſeyn kann, noch mehr verderben kann.

Und nach dem Tit. 11. art. 5. und 6. der Aſſecuranz-Ordnung iſt die Beſtimmung hierüber ſo deutlich, daß dagegen keine Einrede mit Gunſt der Rechte geſchehen kann.

Wenn nun, zufolge des Mäkler Neumanns Atteſtati, von den 3 Aſſecuradeurs ihrer 2, die noch dazu von der ganzen verſicherten Summe $\frac{7}{9}$ gezeichnet, die Antwort ertheilet: Klägere mögten nur für das Beſte der Aſſecuradeurs ſorgen; ſo iſt der Conſens zu Verkaufung der Waaren von dem größten Theil der Aſſecuradeurs da geweſen. Wenn aber auch dieſelben den Conſens nicht ertheilet, ja gar contradiciret hätten; ſo würden die Aſſecurirten, nach dem eben allegirten 6ten Artikel der Aſſecuranz-Ordnung, mit öffentlicher Verkaufung der Waaren, ſo wie geſchehen, haben verfahren können.

So viel b) die Frage betrifft, ob der Aſſecuradeurs Einwilligung zu dem mit dem Schiffer in Stockholm erhobenen Proceß nöthig geweſen, oder nicht; ſo präſupponire ich, daß dem Schiffer eine Schuld beygemeſſen werden können; wie ihm denn von Beklagten in den Actis Schuld gegeben wird,

daß

daß er den Hanf und Flachs, ſo lange, bis das Schiff calfatert worden, in offenen Böten habe liegen laſſen. Hier wäre alſo eine Schuld ein Verſehen des Schiffers eben ſowohl, als wenn die Waaren in dem Schiffe nicht genugſam garniret, oder übel geſtauet, und dadurch ein Schaden verurſachet wäre. Auf dieſen letztern Fall aber, und von andern, desgleichen in dem folgenden art. 3. enthaltenen Fällen eines, von dem Schiffer begangenen, Verſehens verordnet unſere Aſſecuranz-Ordnung Tit. 7. art. 2.

> daß ſolchenfalls die Aſſecuradeurs zwar verpflichtet ſind, den Schaden zu vergüten, es ſoll aber der Aſſecurirte vor der Bezahlung alle Mühe anwenden, von dem Schiffer, oder aus dem Schiffe und den Fracht-Geldern, die Erſetzung ſeines Schadens zu erlangen. Woferne nun dieſes nicht zureichte, oder daraus überall nichts zu erlangen wäre, ſo iſt der Aſſecurirende den Schaden zu bezahlen ſchuldig.

Wenn alſo auch von dem Proceß keine beſondere Nachricht ertheilet wäre; wenn auch die in des Neumanns Atteſtato angezeigte Antwort, Klägere ſollten nur für das Beſte der Aſſecuradeurs ſorgen, entweder nicht wahr, oder auch auf die Befugniß zu einem Proceß mit dem Schiffer nicht zu ziehen wäre; ſo würden die Stockholmiſchen Aſſecurirten dennoch dem Schiffer nicht freywillig die Fracht haben bezahlen, und ihn ungehindert mit ſeinem Schiffe abreiſen laſſen können, ohne ſich gegen die Aſſecuradeurs, wegen Unterlaſſung des im angeführten 2ten Artikel verordneten, reſponſable zu machen. Sagen die Aſſecuradeurs iezo, daß ihnen der Regreß wider den Schiffer benommen ſey, ſo würden ſie alsdann geſagt haben: der allegirte 2te Artikel ſey unverantwortlich aus der Acht gelaſſen; der Regreß ſey ihnen nunmehro ſchwer, wo nicht gar unmöglich gemacht. Solchemnach beantworte ich

billig die aufgeworfene Frage, ob der Aſſecuradeurs Einwilligung zu dem Proceß nöthig geweſen, negative.

Es iſt noch, 2tens, übrig zu erörtern:

a) Ob der Mäkler Neumann teſtis habilis ſey?

b) Ob ſeine Beeydigung einen zulänglichen Beweis abgebe?

Quoad a) verordnet unſere Aſſecuranz-Ordnung Tit. 23. art. 3. mit klaren Worten:

> Die Mäkler ſind ſchuldig, ein accurates Buch und Regiſter von allen ihren Aſſecuranz-Sachen und geſchloſſenen Handlungen zu halten; die von ihnen vermittelten Contracte nach ihren datis, wie imgleichen die Nachrichten, ſo ſie denen Aſſecradeurn kund gemacht, ſorgfältig zu notiren, und alle ſolche Notificationes, nebſt dem Tage, an welchem ſelbige geſchehen, und weſſen ſich die Aſſecuradeurs darauf erkläret haben ꝛc., umſtändlich aufzuzeichnen, damit, wenn dieſerwegen von ihnen Nachricht verlanget wird, ſie, mit Vorzeigung ihrer Bücher, einen ſichern und zureichlichen Bericht von ihren Verrichtungen geben können.

Die von Beklagten gemachten Einwendungen: Wenn der Mäkler die aufgetragene Nachricht zu geben verſäumet hätte, müſſe er ſein eigen Verſehen bekennen; und wenn er den Aſſecurirten etwas zur Laſt ausſagte, würde dieſer ihm gram werden, könnten wider den Bericht eines ieden Mäklers, von den durch ihn ertheilten Nachrichten, und den darauf gegebenen Antworten, gemacht werden; und dennoch iſt, nach dem oben angeführten Artikel, der Mäkler der eigentliche Zeuge, der darüber atteſtiren ſoll.

Was von den dieſem Neumann angeſchuldigten Contraventionen der Mäkler-Ordnung, in Vorenthaltung der Prämie und Courtage von Prämien unter 2 pCt. angegeben wird, iſt ſo wenig eingeſtanden, als erwieſen, thut auch zu der gegenwärtigen Sache nichts.

Es wäre alſo allerdings der Mäkler Neumann pro teſte habili zu achten.

Ob b) deſſelben Beeydigung einen zulänglichen Beweis abgebe, iſt das letzte, was noch zu unterſuchen iſt.

Sonſt muß regulariter die Zeugen-Ausſage in Articulos redigiret werden, wobey dem andern Theile Interrogatoria vorbehalten bleiben. Dieſes aber hat nur ſtatt in proceſſu ordinario, nicht aber in ſummario, wohin die Aſſecuranz-Sachen gehören. Appellantes beſchweren ſich auch nur überhaupt über den zugelaſſenen, nicht aber über den ſummariſchen Beweis.

So viel iſt aber zwar gewiß, daß Neumann ein einziger Zeuge ſey. Und ob die Worte in dem zuletzt angeführten Artikel der Aſſecuranz-Ordnung: einen ſichern und zureichlichen Bericht, ſo viel bedeuten, als einen ganzen und vollſtändigen Beweis im Gerichte, dagegen lieſſen ſich noch viele Zweifel beybringen. Allein es kann hier kein anderer Zeuge, als der Internuncius, die Wahrheit bezeugen; und ſo wenig die Klägere von eines Tertii, nemlich des Mäklers, Facto kein Suppletorium ſchweren können, ſo wenig werden Beklagte das Purgatorium ſchweren wollen, noch können, indem die auf ihr Gewiſſen gethane Declaration mit einem: **ſie erinnerten ſich nicht**, gegeben worden, und alſo nicht poſitiv iſt; wie hingegen der Eyd des Mäklers rein ſeyn, und nicht auf Schrauben geſetzt werden muß.

Die in dem Interlocuto Admiralitatis injungirte Beybringung in originali des Briefes aus Stockholm vom 2 Aug. 1754. wird von der denen Aſſecuradeurs eigentlich gegebenen Nachricht Licht ertheilen.

Ich wollte demnach ſolchergeſtalt ſprechen:

Erkennet E. E. Rath, auf vorhin genommenen Schuß der Acten, zu Recht: daß das am 27 April 1758 von Löbl.

Admiralität abgegebene Interlocutum alles Einhalts zu confirmiren, und Klägere, Appellaten, demſelben in pro & poſt ferias ſub pœna deſertionis zu geleben ſchuldig. V. R. W.

Und ſolchergeſtalt ward denn auch nicht nur in Senatu am 10 Dec. 1759 geſprochen, ſondern auch dieſe Sentenz in Reviſorio am 24 Sept. 1760 confirmiret; hierauf auch, durch Producirung der Eydes-Leiſtung des Mäklers Neumanns, und des Original-Schreibens von Jennings und Finley, die Parition ſo hinlänglich geleiſtet, daß, ohne auf der Beklagten Anſuchen zum Gegen-Beweiſe per teſtes ad articulos zu achten, als die für irrelevant gehalten wurden, am 4 März 1761 eine condemnatoria der Aſſecuradeurs cum uſuris tempore litis motæ & expenſis erfolgte. Und war die ratio decidendi dieſe: Daß das Atteſtatum eines ohnedies beeydigten Mäklers, wann daſſelbe noch beſonders beſchworen worden, vermöge der Mäkler- und Aſſecuranz-Ordnung, in re per illum acta mehr als ein ſonſtiges Zeugniß eines teſtis unici geachtet, und er als perſona publica angeſehen werden muß, der man in Handlungen und Sachen ihrer Amts-Verrichtungen allein den völligſten Glauben und Beweis, wie es ſich gebühret, in den Rechten zueignet. *)

§ 542.
Wann und wie der Schaden zu beweiſen.

(*Wann und wie nun aber der Schaden zu beweiſen, wenn der Fall des Abandonnirens nicht vorhanden, ſolches läßt ſich aus dem Gegenſatze unſchwer ſchlieſſen, welcher in den Geſetzen ſeine Abmeſſung erhalten hat. *)

§ 543.

(*Einmal muß die Zeit, und zweytens auch die Urſache, woher Unglück und Schaden entſtanden, klar und deutlich

vor

vor Augen geleget werden. Von der unaufhältlichen Anzeige eines Schadens habe ich ſchon geredet, da ich von der nothwendigen Communication zwiſchen dem Aſſecurirten und den Aſſecuradeurs, als einem allgemeinen Satze in den Fällen, da es auf die Erſetz- oder Verminderung deſſelben ankömmt, die Gründe ausgeführet. Iſt denn aber letztere nicht mehr res integra, wenn z. E. Schiff und Guth auf der See zu Grunde gegangen, oder aufgebracht und confiſcirt worden, ſo gebraucht es wohl keines andern Beweiſes von der Würklichkeit, als einer ſichern und zuverläßigen Nachricht, welche gemeiniglich in den öffentlichen Zeitungen, oder durch die Correſpondenz gegeben, und durch den Mäkler dem Aſſecuradeur angezeiget wird,†) von welcher letztern Anzeige ich hiernächſt noch beſonders zu reden Urſache habe.

Iſt es aber ein nicht mehr zu remedirender Schade an Schiff, oder Guth, oder einem Theile derſelben, z. E. bey der Verunkoſtung an der Reparation und Ausbeſſerung des Caſco, oder an Aufwand zur Beybehaltung der Güther, imgleichen beym Werfen, beym Erleichtern der Ladung, bey gelittenem Schiffbruche, bey Strandungen, beym Bergen, bey einem See-Raube u. ſ. f., ſo iſt die oben verſchiedentlich erwehnte eydliche Verklarung der Schiffs-Leute, und ein Zeugniß der Lootſen, wenn dieſelben zu der Zeit auf dem Schiffe geweſen, nöthig; nicht weniger müſſen reſpective auch obrigkeitliche Atteſten und Urtheile, nach Beſchaffenheit des Vorfalls, als Belege und Documente, dem Aſſecuradeur vorgezeiget werden,††) um daraus zu ſehen und zu erkennen, ob der Schade durch verhängte Zufälle einer göttlichen Vorſehung, oder durch eine weltliche hohe Macht, oder durch Gewalt von Capern und Bergern, oder durch des Schiffers

†) Hamb. Aſſec. Ordn. tit. 16. art. 1.
††) Hamb. Aſſec. Ordn. c. 1. und tit. 13. art. 2.

und Schiffs=Volks Mißhandlung, oder Verſehen, entſtanden; und um darnach entſcheiden zu können, zu welcher Gattung der Havarie der Schade zu rechnen, und ob ſie von Rhedern und Befrachtern, oder von den Aſſecuradeurs, und von welchen derſelben allein, oder vertheilt, zu tragen ſey: immaaſſen ich die Verſchiedenheit der Beſtimmung bey allen Vorfällen vorhin ſchon bemerket habe, und nur dieſes annoch als ein Summarium hinzufüge: daß zuweilen **alle drey Gattungen von Havarien**, und zumal die groſſa und particularis, **zuſammen kommen**, deren iede beſonders von dem Diſpacheur muß aufgemachet werden. Und wovon ich eine beträchtliche Relation über einen noch ietzo im Gerichte ſchwebenden caſum in dem folgenden §pho einrücke, in welchem die Frage zu entſcheiden iſt, ob zugleich Havaria groſſa und particularis zu berechnen, und ob ſowohl die gemeinſchaftliche Beläſtigung, als die beſondere, die Aſſecuradeurs treffe, oder die particularis von Rhedern oder Einladern müſſe getragen werden. *)

§ 544.

Relatio in Sachen Herrn C. M., Klägers, *contra* Richard Thornton & Herren Conſorten, Beklagten.

1. Herr M. hat 1759, für Däniſcher Freunde Rechnung, auf das ganze Caſco des Schiffes Emanuel, geführet von Schiffer Eberhard Uthoff, gehend von Peterſan nach Livorno, oder Venedig, 7200 mℒ grob Courant bey verſchiedenen Herren Aſſecuradeurs verſichern laſſen.

Zufolge der in Copenhagen aufgenommenen Verklarung iſt das Schiff, dichte und in allen Stücken wohl verwahret,

den 29 Sept. deſſelben Jahres von Cronſtadt abgeſegelt, hat aber in der Oſt-See ſtarke Stürme ausſtehen müſſen, bis das Schiff endlich den 24 Oct. vor Copenhagen angekommen. Daſelbſt iſt, weil Schiff und Ladung durch die erſchreckliche See-Stürzungen und das Prangen des Schiffes viel erlitten hat, die Ladung gelöſchet, und das Schiff gekielhalet und repariret worden. Vorher aber iſt der Schade am Schiffe beſichtiget, und auf 524 Rthlr. taxiret. Die Reparation des Schiffes hingegen ſoll überhaupt gekoſtet haben 905 Rthlr. 2 mℓ 12 ß.

Hierüber iſt 1760 von dem Diſpacheur Wilder in Copenhagen eine Diſpache aufgemacht. In derſelben iſt gleich anfangs bemerket, daß, weil der Schade des Schiffes nur auf 524 Rthlr. taxiret, die Reparation deſſelben aber in allen 905 Rthlr. 2 mℓ 12 ß gekoſtet, ſo müſſe das Schiff eine gröſſere Reparation erhalten haben, als es auf der Reiſe Schaden erlitten, und daher müſſe von der Havarie 381 Rthlr. 2 mℓ 12 ß rabattiret werden. Am Ende der Diſpache wird an Unkoſten, die von dem Schiffe bezahlet werden müſſen, die Summe von 988 Rthlr. 1 mℓ 14 ß berechnet, worunter iedoch die vorhin ausgeſetzten 381 Rthlr. 2 mℓ 12 ß wieder eingeführet ſind.

In obiger Summe von 988 Rthlr. 1 mℓ 14 ß aber iſt die Avaria groſſa über das Schiff, nach dem verſicherten Capital von 2400 Rthlr. nur auf $2\frac{11}{36}$ pCt. betragend, 55 Rthlr. 2 mℓ 12 ß determiniret.

Den in dieſer Copenhagenſchen Diſpache über das Schiff repartirten Schaden klaget Herr Kläger bey Löbl. Admiralität ein, ziehet aber doch die vorerwehnten 381 Rthlr. 2 mℓ 12 ß davon ab, und bittet Solutionem der übrigen 606 Rthlr. 5 mℓ 2 ß Däniſch, nebſt Erſtattung aller Koſten, die auf Extrahirung der Documenten und auf dieſen Proceß, tam ratione Advocaturæ, quam Procuraturæ, verwandt ſind.

2. Als nun bey Löbl. Admiralität den 17 Jun. 1761 unter andern in Dilatoriis interloquiret worden:

daß Herren Klägere eine von dem hieſigen Diſpacheur verfertigte Diſpache ad Acta zu bringen ſchuldig,

hat Herr Kläger von dieſem Interlocuto an das Ober-Gericht appelliret, allwo daſſelbe Interlocut den 26 May 1762 alles Einhalts confirmiret iſt.

3. Die Diſpache des hieſigen Diſpacheurs Thorbeck iſt darauf in Originali den 31 Jan. 1763 beygebracht. In derſelben wird auf der 2ten Seite folgendes angemerkt:

Wegen der Unkoſten, die durch die erwehnten Vorfälle, (nemlich das Löſchen, die Reparation und Wiederbeladen) verurſachet, wird, in Conformität der ſolcherwegen eingelieferten Rechnungen, nicht allein eine Havaria groſſa, ſondern auch eine Berechnung des, ſo das Schiff und die Ladung, iedes insbeſondere, zu tragen hat, formiret.

Die Havaria groſſa wird über iedes 100 mℊ mit 2 mℊ 10 ß $6\frac{3}{4}$ ₰, und alſo auf das Schiff Emanuel mit 130 mℊ Bco berechnet.

Hierauf folget in der Diſpache ein Verzeichniß der Unkoſten, die das Schiff allein, und dann auch derer, welche die Ladung allein angehen.

Diejenigen Koſten, welche das Schiff allein angehen, ſind überhaupt auf 979 Rthlr. 2 ß 8 ₰ angeſetzet, davon aber iſt in der Diſpache nichts über die Herren Aſſecuradeurs vertheilet, ſondern nur angezeiget, daß dieſes die Koſten ſind, die das Schiff allein angehen. Wie denn auch in der Copenhagener Diſpache ebenfalls keine Vertheilung über die Aſſecuradeurs geſchehen, ſondern in derſelben die *Havaria groſſa* auf $2\frac{11}{16}$ pCt., die Unkoſten aber, welche das Schiff allein angehen, incluſive der Havaria groſſa auf 988 Rthlr. 1 mℊ 14 ß berechnet ſind, daß alſo in der Copenhagener und in

der

der hieſigen Diſpache der Unterſchied nur von einem ganz geringen Bagatell iſt: und da der Copenhagener Diſpacheur die wegen der angezeigten Verbeſſerung des Schiffes über ſeinen Werth vorhin ausgeworfene 381 Rthlr. 2 mℊ 12 ß, die ganz unſtreitig dem Aſſecuradeur nicht zur Laſt gebracht werden können, am Ende in die 988 Rthlr. 1 mℊ 14 ß wieder hinein bringet, ſo kann man nichts weniger ſchlieſſen, als daß der Copenhagener Diſpacheur dieſe Summe über die Aſſecuradeurs des Caſco habe vertheilet wiſſen wollen.

Dem allen ungeachtet iſt über den Unterſchied der Copenhagener und der hieſigen Diſpache noch hinc inde viel diſputiret, bis den Herren Beklagten hauptſächliche Handlung injungiret worden.

4. In der hauptſächlichen Handlung iſt der *Havaria groſſa* entgegen geſetzt, daß, da dieſelbe noch keine 3 pCt. ausmache, der Aſſecuradeur ſolche, zufolge der hieſigen Aſſecuranz-Ordnung, nicht zu tragen habe. Was aber die Koſten beträfe, welche das Schiff allein angehen, ſey nicht zu erſehen, wie an einem Schiffe, falls es an ſich dicht und gut geweſen, da es auf keine Sand-Bank noch Klippe geſtoſſen, kein Ruder, keine Maſt noch Stangen, kein Segel verloren, durch Sturm und Ungewitter, und dadurch verurſachte See-Stürzungen und heftiges Prangen, ein ſolcher Schade verurſachet werden können, der auf 524 Rthlr. anzuſchlagen wäre. Der geringe Schaden, der bey Einnehmung der Focke entſtanden, ſey bey der Havaria groſſa mit 19 Rthlr. vergütet. Die See-Stürzungen hätten zwar die Ladung, nicht aber ein Schiff, ſo an ſich dicht und gut wäre, beſchädigen können, ſo wenig das Schiff, wenn es ſonſt nicht alt oder mürbe geweſen, durch das Prangen an ſeinen veſten Theilen habe leiden können. Wenn aber das Schiff in ſeinem ordentlichen Gebrauch abgenutzet wäre, ſey dieſen Schaden der

Aſſecu-

Aſſecuradeur zu tragen, und den Rhedern ſtatt eines alten Schiffes ein neues zu verſchaffen, nicht ſchuldig.

5. Herr Kläger hingegen vermeinet: **die** *Havaria groſſa* **könne von dem übrigen Schaden nicht ſepariret werden**, ſondern müſſe, wenn ſie gleich unter 3 pCt. betrüge, zu der Privat-Havarie hinzugefüget werden, welche vielfach höher anlaufe. Die Verklarung zeige, daß der Schaden, welchen das Schiff durch das Prangen erlitten, durch keine Unvorſichtigkeit, noch durch Untüchtigkeit des Schiffes, ſondern durch die harten Stürme und ſchweren See-Stürzungen verurſachet worden. Dergleichen Schaden und Verluſt aber, welcher dem Schiffe durch Sturm und Ungewitter zuſtoſſen könne, und überhaupt alle bedachte und unbedachte Fälle müſſe der Aſſecuradeur, vermöge Aſſecuranz-Ordnung Tit. 5. art. 1., tragen.

6. Hierauf iſt den 4 Dec. 1765 interloquiret:

Würde Herr Kläger rechtsgültig erweiſen, daß an dem Schiffe quæſt. auf der damaligen Reiſe von Cronſtadt nach Copenhagen ein ſolcher Schade geſchehen wäre, welcher nach hieſigen See-Rechten von den Herren Aſſecuradeurs des Caſco getragen, und als eine particulaire oder Privat-Havarie berechnet werden muß, ſo ſoll ferner ergehen, was den Rechten gemäß ſeyn wird. Uebrigens aber ſind Herren Beklagte die wegen des Schiffes Emanuel aufgemachte Havaria groſſa, da dieſelbe noch nicht 3 pCt. ausmacht, nicht zu tragen ſchuldig.

7. Wider dieſes Interlocutum iſt zwar Reſtitution geſucht, daſſelbe aber den 5 Dec. 1766 lediglich confirmiret worden.

8. Herr Kläger produciret demnach paritionem Interlocuti. In derſelben bringet er den, auf Befehl des Copenhagener Magiſtrats, von 2 Schiffbauern und einem Segel-

macher

macher injungirten Beſichtigungs-Schein bey, worinn angezeiget wird, daß ſie den erlittenen Schaden deſſelben Schiffes nachgeſehen, ſo verurſachet worden durch Sturm und See-Stürzungen, zufolge Verklarung. Der Schaden wird ſo beſchrieben:

Oben auf der Schand-Decke bey dem Abſatz wäre das Werk ausgearbeitet, und obſchon die groſſe Luck mit Perſennings verantwortlich verſehen war, und behörig geſchalcket, und die Luken unter der Perſenning wohl gedichtet und gepicket waren, ſo waren die Luken unter der Perſenning doch in Stücken, ſo daß das Werk und Pech los war. Die Kragens um die Pumpen und Maſten waren gut und verantwortlich, ſo daß kein Waſſer dabey herunter kommen konnte. Nach der Löſchung wäre die Garnirung von oben bis unten ganz verantwortlich zu ſeyn befunden worden. Man hätte aber gefunden, daß vier Balken in das unterſte Deck queer ab, und geſpalten geweſen, und weil ſelbige ausgenommen werden müſſen, und neue wieder eingeſetzet, ſo hätten müſſen 16 Winkel-Knien ausgenommen werden, und weil ſelbige mit Haks-Bolten beveſtiget geweſen, welche nicht herausgenommen, ſondern Knien hätten zerſpalten und abgekappet werden müſſen, alſo hätten neue Knien müſſen angeſchafft werden, und weil dadurch der Balke-Weger Schaden leidet, ſo hätte ſolcher müſſen auf beyden Seiten ausgekappet werden, wenn die neuen Knien einige Veſtigkeit mit ihren Bolten haben ſollten; alſo hätten dazu müſſen verbraucht werden 20 Ellen 4 Daum Planken. Wegen Zerbrechung dieſer Balken wäre der Combüs, welcher allda geſtanden, ganz ſpoliret worden; und weil auf die Seiten von dem Schiffe ſowohl die Nath als die Quer-Laſchen ſich geöffnet hätten, ſo habe das Schiff überall müſſen gedichtet, als auch kielhalet werden, welches mit Flotten, Gienen, Pech, Theer, Werk, Schmiede-Arbeit und

Zimmer-

Zimmer-Lohn in allen koſten würde 470 Rthlr. Hierauf wird der Schaden an der Fock mit 19 Rthlr., und andere Segeln mit 35 Rthlr. in Rechnung gebracht. Betrüge alſo der ganze erlittene Schaden 524 Rthlr. Was weiter den Schaden von exiſtirenden Unkoſten anbetreffe, gehe Atteſtantes nicht an, und müſſe mit Rechnungen bewieſen werden.

Dieſem Beſichtigungs-Schein werden die ſämmtlichen Rechnungen in Däniſchen Originalen mit den Copiis translatis hinzugefüget, und gebeten, dieſe Documenta mit der bey den Admiralitäts-Acten bereits befindlichen Verklarung zu conferiren, woraus erhellen würde, daß der Schaden nicht nur würklich exiſtiret, ſondern auch, ſeiner Natur nach, von den Herren Aſſecuradeurs geſetzmäßig getragen werden müſſe, welcher nur auf 606 Rthlr. 5 mℒ 2 ß Courant eingeklaget worden, ungeachtet derſelbe ſich weit höher belaufen. Daher Condemnatoria cum uſuris & expenſis omnimodis nunmehro gebeten wird.

9. Dieſem Producto hat der Herren Beklagten Anwald per generalia contradiciret, und iſt darauf die Sache für beſchloſſen angenommen.

Votum.

10. Der ganze Proceß beruhet, wie aus dem ietzo angeführten erhellet, darauf: Ob der Schaden an dem Caſco des Schiffes quæſtionis von dem erlittenen Sturm herrühret, oder ob das Schiff an ſich fehlerhaft geweſen, und alſo der Aſſecuratus, auf Koſten der Herren Aſſecuradeurs, ſtatt eines alten baufälligen, ein wohl reparirtes und anſehnlich verbeſſertes Schiff verlanget, mithin ob an dem Caſco des Schiffes ein ſolcher Schaden entſtanden, der nach den hieſigen See-Rechten von dem Aſſecuradeur deſſelben getragen werden müſſe.

Nunmehro ſiehet man aus dem beygebrachten Beſichtigungs-Schein aus Copenhagen ganz klar, worinn der Schaden eigent-

eigentlich beſtanden, und woher die angewandte anſehnliche Reparation des Schiffes hergerühret, nemlich von den im unterſten Deck quer ab und geſpalten geweſenen 4 Balken. Denn an deren Statt neue einzuſetzen, haben 16 Winkel-Knien herausgenommen, zerſpalten, abgekappet, und neue wieder eingeſetzet werden müſſen. Und eben durch die Zerbrechung dieſer Balken iſt die Combüſe ganz ſpoliret, und haben ſich an den Seiten des Schiffes die Nathen und Querlaſchen geöffnet, daß alſo das Schiff überall hat gedichtet und kielhalet werden müſſen. Denn der geringe Schaden an der Focke iſt in der Havaria groſſa mit 19 Rthlr. angeſetzet, und den auf 35 Rthlr. taxirten Schaden an den Segeln hat der Diſpacheur Thorbeck in der Diſpache nicht einführen wollen, weil davon nichts gekappet.

Es kömmt alſo die ganze Sache darauf an: Ob die 4 abgebrochenen und geſpaltenen Balken im Unter-Decke durch das Prangen des Schiffes und die See-Stürzungen, mithin durch Sturm und Ungewitter zerbrochen, oder ob dieſes dem alten und mürben, oder an ſich ſchadhaften, Holze des Schiffes, oder einer im Laden des Schiffes begangenen Unvorſichtigkeit, zuzuſchreiben geweſen? Die Beſichtigungs-Leute nehmen zwar die Verklarung des Schiffs-Volkes als bekannt an, daß der Schaden durch Sturm und See-Stürzungen verurſachet ſey. Aber hat man nicht in der Logik eine fallaciam non cauſæ ut cauſæ, und ſollten nicht die verklarenden Schiffsleute, und mit ihnen die Beſichtigungs-Männer, dergleichen begangen haben?

Iſt das Zerbrechen der Balken durch das Prangen und die See-Stürzungen geſchehen, wie ſchwerlich zu vermuthen, ſo würde der Schaden als eine particulaire Havarie anzuſehen, von den Herren Aſſecuradeurs zu tragen, des Endes die Sache zu Regulirung der Privat-Havarie, Unterſuchung der

Koſten-

Koſten-Rechnungen, und über die aſſecurirten Summen zu machende Repartition, an den Diſpacheur Thorbeck vorgängig zu remittiren ſeyn. Wäre aber der Schaden durch die ſchlechte Beſchaffenheit des Schiffes und unvorſichtiges Laden entſtanden, ſo müſten die Rheder denſelben tragen, und letzternfalls ihren Regreß, *vig. art.* 2. & 3. *Tit.* 7. der Aſſecuranz-Ordnung, vorgängig an den Schiffer nehmen. Da auch der Beſichtigungs.Schein unbeeydiget, und nicht zu erſehen iſt, daß die Beſichtigungs-Männer überhaupt zu dergleichen Beſichtigungen beeydiget geweſen, ſo müßten die Copenhagener Beſichtigungs-Männer noch zu beeydigen ſeyn.

11. Dieſem Voto zufolge ward denn in Senatu am 18 März 1768 nachſtehendes Interlocutum, mit zugleich verfügter Commiſſion zur gütlichen Vergleichung, abgegeben: Daß Herr Kläger dasjenige, ſo ihm durch das rechtskräftige und in Reſtitutorio confirmirte Interlocutum vom 5 Dec. 1765 zu erweiſen auferleget, beſſer, als geſchehen, zu erweiſen, und des Endes nicht nur den ſub num. 1. & 2. in Origine & Copia translata beygebrachten Copenhagener Beſichtiguns-Schein beeydigen zu laſſen, ſondern auch, da aus demſelben zu erſehen, daß der Schaden an dem Schiffe quæſt. inſonderheit durch das Zerbrechen und Spalten der 4 Balken im Unter-Decke entſtanden, in prox. ſ. p. deſertionis zu erweiſen ſchuldig, daß ſolcher Schaden durch das Prangen und die See-Stürzungen, nicht aber durch die ſchlechte Beſchaffenheit des Schiffes, oder eine etwanige Unvorſichtigkeit im Laden entſtanden; wobey denn Herren Beklagten Gegenbeweis & quævis Competentia vorbehalten bleiben; worauf ſodann weiter erkannt werden ſoll, was den Rechten gemäß iſt.

12. Es

12. Es iſt aber die Sache bis dahin unerledigt geblieben, weil abſeiten Herrn Klägers ein Reſtitutions-Geſuch interponirt worden, worinn er, unter ſonſtiger Anrühmung des legalen Interlocuti, wegen der Unmöglichkeit, nach Ableben des Schiffers Uthof und Maklers Wilder, und bey der Ungewißheit, ob die übrigen Zeugen annoch im Leben wären, die Beeydigung des Copenhagener Beſichtigungs-Scheins verſchaffen zu können, derenthalben er iedoch, was die leztere betrifft, alle Erkundigung einzuziehen verſpricht, und mit dem Erſuchen, wegen des durch die See-Stürzungen beſchädigten Schiffes auf die Verklarung noch einmal zurückzuſehen, eine pure condemnatoriam geſucht; nach darauf verhandelten Acten aber lediglich die Commiſſion wieder reaſſumiret worden, deren Ausgang noch nicht erfolget iſt. *)

§ 545.

(* Jedoch ich muß bey der Havarie, in ſo ferne ſie von einem oder andern Theile der Aſſecuradeurs zu vergelten iſt, noch eine und andere Anmerkung machen. *)

§ 546.

(* Die erſte iſt dieſe: Sie muß nicht nur, wie ich § 505. ſchon erwehnet, ſowohl bey der Havaria groſſa, als particulari, über 3 pCt., nach Abzug der Proviſion des Diſpacheurs, ſich belaufen, wenn von dem Aſſecuradeur etwas ſoll gefordert werden; ſondern es muß auch eine mit der andern eben darum nicht vermiſchet, oder beyde zuſammen geſetzet werden, um ſie dadurch zu vergröſſern, und alſo zum Gegenſtande einer Zahlung zu machen.

Dies iſt zwar bey uns in der bisherigen Aſſecuranz-Ordnung nicht ſo genau beſtimmet worden. Allein es verſteht ſich von ſelbſten. Denn ſonſt würde in fraudem legis die

Wohlthat vereitelt werden, welche man wohlbedächtlich dem aſſecurirenden Theile zugeeignet hat. Und ſo bringet es auch das gerichtliche Herkommen mit ſich, wie aus dem § 544. vorangeführten caſu erhellet, [1]) und wie es, wegen mehrerer vorher gegangenen ähnlichen Entſcheidungen, bey der neuen Ordnung zur Erinnerung gebracht iſt. *)

§ 547.

(* Die zwote Anmerkung iſt: Wird die particulaire Havarie von verderblichen Waaren gefordert, auf welche der Aſſecuradeur namhaft gezeichnet hat, (ſ. § 487.) ſo muß dieſelbe, nach Abzug der Proviſion des Diſpacheurs, ſich höher, als 10 pCt., belaufen. Und dieſes verſteht ſich von ſelbſt. Will ſich aber der Aſſecuradeur bey andern, als den beſagten, und im Geſetze dahin gerechneten Waaren, ſie ſeyn verderblich, oder nicht, ohne Unterſchied ſolches ausbedingen, wie zuweilen geſchiehet, ſo muß es in der Police benennet werden, ſo wie es auch geſchehen muß, wenn, in Anſehung der verderblichen, die gewöhnliche Havarie über 3 Procent verabredet wird. So iſt das Herkommen, welches dem Geſetze [2]) wohl einzuverleiben wäre. *)

§ 548.

(* Die dritte nach unſerer Aſſecuranz-Ordnung [3]) und einem beſtändigen Herkommen zu machende Anmerkung iſt dieſe: Der Aſſecuradeur iſt befugt, von allen Havarien, die über 50 pCt. laufen, 2 pCt. von der zu zahlenden Summe bey deren Entrichtung abzuziehen, ſo wie es auch bey einem reinen

[1]) ſ. § 2. 4. 5. 10.

[2]) So wie es in der neueſten Amſterdammer Aſſecuranz-Ordnung art. 34. geſchehen iſt.

[3]) Tit. 21 art. 12.

reinen Schaden geſchiehet,[1]) wenn er nicht mit der Bezahlung über 2 Monate zögert; als nach deren Ablauf er in letzterem Fall der 2 pCt. verluſtig iſt. Jedoch pflegt dieſer Abzug gemeiniglich von guten Männern unter den Partheyen verglichen zu werden.[2]) *)

§ 549.

§ XLIII. Beweis des Intereſſe.

(* Es kommt aber nicht allein auf den Beweis von der Würklichkeit eines Schadens, ſondern auch des an der verlornen oder beſchädigten Waare gehabten Intereſſe desjenigen, der ſich hat verſichern laſſen, an, wenn derſelbe ihm entgegen ſetzet, daß er kein Intereſſe gehabt habe. Und dieſes wird faſt in allen Geſetzen erfordert, mithin die Aſſecuranz auf Intereſſe oder nicht Intereſſe für unerlaubt gehalten:[3]) und, obgleich in unſerer Aſſecuranz-Ordnung dergleichen Aſſecuranz nicht verboten zu ſeyn ſcheinet, indem ſie auf gehofften, oder ſogenannten imaginirten Gewinn geſchehen kann,[4]) welche mit der Aſſecuranz auf Intereſſe oder nicht Intereſſe eine Aehnlichkeit zu haben ſcheinet; ſo deucht mich doch, daß dasjenige, was von dem Beweiſe des Intereſſe darinn verordnet iſt,[5]) dergleichen Aſſecuranzen ſtillſchweigend verwerfe. Und wer wird ſich wohl finden laſſen, ſowohl auf verhoffenden Gewinn, als auf Intereſſe oder nicht Intereſſe zu zeichnen, wann er nicht die Perſonen genau kennet, mithin mit Grund beurtheilen kann, ob eine Wahr-

1) Hamb. Aſſec. Ordn. Tit. 16. art. 1.
2) Hamb. Aſſec. Ordn. Tit. 19. art. 3.
3) Preußiſch See-Recht cap. 6. art. 10., die neue Amſterd. art. 13. ſ. Magens S. 29.
4) Tit. 3. art. 2.
5) Tit. 13. art. 2.

ſcheinlichkeit und Urſache da ſey, daß ſolche Perſon bey der Ankunft des benannten Schiffes ſolchen Werth erlangen könne, dafür ſie die Prämie ausgelegt haben. *)

§ 550.

(* Mit Führung des Beweiſes hat es denn aber, bey ſich eräugnetem Schaden, dieſe Bewandniß:

Bey Aſſecuranzen auf das Caſco frägt man an einigen Orten nach den Kauf- und Biel-Briefen, und nach den Zoll-Regiſtern, als welche das Eigenthum beweiſen. Und dieſes iſt auch wohl bey uns der beſte und leichteſte Weg.

Das Intereſſe an der Ladung aber wird ordentlicherweiſe durch Vorzeigung des Connoſſements bewieſen. Aber zu Cadix und an anderen Orten, wo den Schiffern ein Regiſter, oder Verzeichniß der verladenen Güther, und des dafür bezahlten Zolls, mitgegeben werden, iſt ein Extract aus den Zoll-Büchern ein beſſerer Beweis, als das Connoſſement, weil dieſes ſowohl nach, als vor, einem Unglücke kann geſchrieben ſeyn, und auch wohl verfälſcht und unrichtig iſt. †) Und zu dieſen Zoll-Regiſtern iſt auch wohl bey uns, zur Ergänzung des aus dem Connoſſement genommenen und beſtrittenen Beweiſes, der Recours geſchehen. Immaaſſen ſolches das § 491. angeführte Exempel in Sachen Höckels contra Burmeſter erhärtet, wo nemlich in der öffentlichen Intervention beym Kaiſerl. Cammer-Gerichte man eine Erläuterung, wie folget, darüber gegeben hat:

Es hatte nemlich das in dieſer Aſſecuranz-Sache producirte Connoſſement bezeuget, daß der Schiffer 136 Laſt Weitzen an Bord ſeines Schiffes erhalten habe. Hergegen waren, vermöge des Extracts der Hamburgiſchen Zoll-Bücher, nur 112 Laſt 20 Faß Weitzen verzollet, und demnach nicht mehr

†) ſ. Magens S. 97.

in Hamburg in das Schiff geladen worden; weil aber dieſe Quantität NB. vorher bereits in Holland verſichert, und der Aſſecuradeur, der, vermöge der Police, die Gefahr von Hamburg nach Catalonien übernommen, für dasjenige, was der Aſſecurirte unterweges bey Glückſtadt auf dem Elb-Strome noch in das Schiff geladen hatte, nicht gehalten ſeyn wollte, ſo nahm er daher das Gravamen in ſeiner Appellation; welchem aber mit Grund entgegen geſetzet wurde, daß der Aſſecurirte mit ſeinen untadelhaften Handels-Büchern zum Ueberfluß bewieſen, daß die auf dem Hamburgiſchen Zoll-Extract fehlenden 24 Laſt in das nachgehends verunglückte Schiff bey Glückſtadt eingeladen worden, woraus dem an ſich unſtreitigen Connoſſement noch mehrerer Glaube zugewachſen. Es kam auch dieſem noch hinbey, daß von dem Aſſecuradeur quæſtionis nicht eben die Erſetzung des Schadens wegen des zu Glückſtadt geladenen und hernach verunglückten Korns gefordert wurde, folglich ob daſelbſt etwas geladen worden, oder nicht, ihn im geringſten nicht anginge, vielmehr hätten die Holländiſchen Aſſecuradeurs ſich deſſen zu prävaliren; dann dieſe hatten in denen bey dem Judicio Admiralitatis Hamburgenſis den 17 Auguſt 1730 producirten Policen die Verſicherung von Hamburg *en* NB. *alle de Circomjacentien van dien* auf ſolches Korn, mithin in ſpecie auf dasjenige übernommen, was bey Glückſtadt, als einem zu den Circomjacentien von Hamburg ohnſtreitig gehörigen Orte, geladen worden. Dieſe letztere Verſicherung war auch jünger, als diejenige, welche von dem hieſigen Aſſecuradeur gezeichnet worden, weil von jenen verſchiedene derſelben, vermöge des unter vorangezogenen Policen befindlichen dati, allererſt den 15 und 26 Nov. 1729 ſich unterſchrieben hatten; hergegen, vigore der ad Libellum in Judicio Admiralitatis adjungirten Hamburgiſchen Police, von den hieſigen Aſſecu-

radeurs ſchon den 18 Oct. 1729 die Verſicherung übernommen worden; woraus dann viel eher der Schluß gezogen werden konnte, daß dieſe Aſſecuranz das in Hamburg geladene und verzollete, jene aber das bey Glückſtadt ans Schiff gebrachte Korn betreffe.*)

§ 551.

(*Es ſtehet aber hiernächſt in unſerer Aſſecuranz-Ordnung †) ganz namhaft dieſes: Daß, wenn gleich in der Police die Clauſul enthalten: daß ein Aſſecurirter im Fall des Schadens weiter nichts, als nur die Police, zu produciren habe, iedennoch derſelbe nicht nur a) die Verunglückung des Schiffes, ſondern auch, b) daß er würklich Intereſſe darinn gehabt, (und zwar entweder) mit dem Connoſſement, oder, daferne ſolches nicht vorhanden, noch beygebracht werden könnte, auf andere rechtliche Art zu beweiſen, gehalten ſeyn; es wäre dann, c) daß in der Police ausdrücklich beliebet worden, auch das Connoſſement nicht zu produciren: in welchem Fall dennoch, d) bey Ausrechnung der Havarie, nichts deſto weniger die ſonſt vorhandenen Beweisthümer und Documenten beygebracht werden müſſen. Und das leztere iſt in praxi, vornehmlich gegen die iezuweilige Ausflucht des Aſſecurirten, der in mala fide zu ſeyn befunden worden, auch ſogar in Fällen, wo ein reiner Schade eingeklaget geweſen, durch Urthel und Recht bekräftiget. Immaaſſen der § 456. angeführte Caſus in Sachen Hetling contra Lavezari zu einem beſonderen Beyſpiele dienet.*)

§ 552.

Beweis durch das Connoſſement.

(*Es kommt aber dennoch hauptſächlich auf das Connoſſement, [illegible] ſelbiges richtig iſt, an: und gegen daſſelbe mag

†) Tit. 13. art. 2.

mag nicht leichtlich ein Beweis, es ſey dann, daß er die Unrichtigkeit bewähre, etwas gelten, oder angenommen werden. Denn 1) beruhet, nach demjenigen, was ich oben § 295. u. f. angeführet, auf ſolchem Documente die Sicherheit ſowohl desjenigen, der die Waaren abſendet, als der ſolche empfangen ſoll. Es iſt 2) die Regel, wornach bey Paßirung der Zoll-Stätten der Zoll muß entrichtet werden. Und endlich geſchiehet, nach dem, was ich § 40. u. f. in der dritten Abtheilung von Gerichten und Rechten im voraus ſchon bemerket, es 3) ſehr oft, daß ſolche Connoſſementen, ehe noch die Waaren ankommen, an andere, faſt gleich den Wechſel-Briefen, (dahero ſie auch an Ordre lauten) indoßiret, die darinn enthaltene Cargaiſon, oder Güther, dadurch hypotheciret, und Wechſel-Briefe darauf negociiret, auch in Anſehung, daß die Waaren allenfalls verſichert ſind, würklich bezahlet werden: woher denn noch, 4) wann dieſem importanten Document der fides entzogen werden ſollte, die See-Handlung ſehr viel von ihrer Sicherheit verlieren, und alles in unendliche Proceſſe und Verwirrung gerathen würde. Es präjudiciret auch 5) den Connoſſementen gar nicht, daß die Schiffer, aus hergebrachter Gewohnheit, welche ich § 295. ſchon angemerket, darunter zu ſchreiben pflegen: **daß der Inhalt der Fäſſer, oder Packen, und die Maaſſe der Waaren, ihnen unbekannt ſey.** Die Schiffahrt und See-Handlung muß einzig und allein auf guter Treue und Glauben ſich gründen. Die Schiffer gebrauchen ſich dieſer Unterſchrift auch beſtändig, wann ihnen gleich alles bekannt wäre, theils aus der Urſache, weil bey einigen Waaren, zum Exempel bey dem Korn, die Maaſſe, nach der Beſchaffenheit eines trockenen oder naſſen Wetters, ſich würklich verringert, oder vermehret; theils auch, weil der Schiffer nicht allezeit auf dem Schiffe gegenwärtig iſt, wann die Waaren an Bord gebracht werden; theils weil

ihnen Zufälle begegnen können, da man ihnen nicht verdenken kann, daß ſie Gelegenheit haben, ſich wenigſtens für ihre Perſonen mit der Unwiſſenheit zu entſchuldigen; andere Umſtände, die bey den Connoſſementen nach den Zeiten und der Art der Handlung in Conſideration kommen, nicht zu berühren, die ſich aber zum Theil aus den Policen ſelber abnehmen laſſen, wann darinn, wie auch in der von dem hieſigen Aſſecuradeur unterzeichneten geſchehen, die Clauſul enthalten:

Daß, wann die Connoſſementen der Police nicht gleich lauten, oder keine davon gezeichnet wären, ſolches dennoch der Aſſecuranz im geringſten nicht präjudiciren, noch hindern ſolle. *)

§ 553.

Beweis, wenn keine Connoſſementen vorhanden ſind.

(* Sind denn nun aber keine Connoſſementen vorhanden, und es iſt wohl gar in der Police angezeiget, daß dieſelben gar nicht ausgeſtellet ſind, ſo muß ein anderer rechtlicher Beweis geführet, und ſo müſſen Correſpondenz, Ordre- und Advis-Briefe, Facturen u. d. g. beygebracht werden. Allenfalls aber wird, wenn nicht der Beweis des Gegentheils geführet wird, der Aſſecurirte zur eydlichen Beſtärkung, als demjenigen allgemeinen äuſſerſten Mittel, zugelaſſen, welches die Wahrheit in zweifelhaften Fällen herausbringen kann, und wovon ich nach der analogie ſchon verſchiedentlich, beſonders aber beym Riſtorno § 437. geredet habe. In der Amſterdammiſchen neuen Aſſecuranz-Ordnung a. 54. iſt dieſes deutlich verordnet, und praxis unſerer Gerichte kommt auch damit überein. Sie iſt aber auch ſehr ſcharf und abgemeſſen in der Foderung eines ſolchen Beweiſes des Intereſſe, und der wahren Gröſſe deſſelben, wenn auch von denen Aſſecuradeurs derſelben,

ſelben, wie vorhin gedacht, bey Unterzeichnung der Policen renunciiret zu ſeyn, es das Anſehen hat. Und es wird nicht auf den Eyd, ſondern auf beſſern Beweis geſprochen, wann die Verdachts-Gründe des Gegentheils, für nicht gehabtes Intereſſe, oder für ein unrichtiges Connoſſement, irgends er- erheblich ſind. Wenn aber ein ſolcher dolus erhärtet worden, ſo werden die Aſſecuradeurs los und frey von der Zahlung geſprochen.

Wegen des leztern muß ich nochmals auf den mehrmals angezogenen caſum, in Sachen Hetling contra Lavezari, mich beziehen. Wegen des erſtern aber ſind mir zwey præjudicata zu Geſichte gekommen, die ich hier anzuführen nicht vorbey laſſen kann: und die beyde in Stecken gerathen ſind, nachdem den Aſſecurirten ein beſſerer Beweis ihres Intereſſe, als ſie beygebracht, iſt auferleget worden, und wo die Aſſecurirten, zur Eydesleiſtung zugelaſſen zu werden, ſelbſt zu bitten ſich nicht getrauet haben.*)

§ 554.

(* Der eine Caſus iſt dieſer: Joachim Chriſtoph Schrack hatte auf ein, der Police nach, mit Kaufmannſchaften beladenes Schiff, de nieuwe Kerk-Galey genannt, und von Schiffer Matthias Luytkes geführet, von Cronſtadt nach Amſterdam, von verſchiedenen Aſſecuradeurs, die Summe von 5300mℒ, und darunter beſonders von Charles Halſey 1500mℒ, ſich verſichern laſſen. Es war aber unter der Police geſchrieben: Siende of Goederen, die geaſſecureerde an en of meer Matros gefideert, en alſo by Cas van Schade (dat Gott verhoude) *geen Reekning of Connoſſement vertoont worden.* Dieſes Schiff verunglückte am 28 April 1724, durch Verſinken, unter Reſan, und diß war durch eine

Verklarung des Steuermanns und Zimmermanns bewieſen, welche ſie zu Wisby am 4 May gethan, und nachher zu Hamburg vor der Admiralität eydlich bekräftiget hatten. Gegen dieſe Geſchichte ward keine Einwendung von den Aſſecuradeurs gemacht. Sie behaupteten aber, daß es ein falſches Vorgeben ſey, irgends ein Stück Waaren, und am wenigſtens von ſolchem Werthe, als die gezeichneten Summen ſich beliefen, an die Matroſen fidiret zu haben, und daß, weil dieſes nicht an dem wäre, ſie durch die Clauſul: keine Rechnung noch Connoſſement produciren zu dürfen, argliſtiger Weiſe wären hintergangen worden. Zu welchem Behuf ſie coram Prætore die 4 Matroſen, die auf dem Schiffe geweſen, abhören laſſen, welche insgeſammt eydlich deponirten: daß keiner von ihnen das allergeringſte an Waaren, oder Kaufmannſchaften, in dem Schiffe gehabt, und die Ladung in wenigen Ankern Weins und Branntweins (womit nemlich der Aſſecurirte ſein Gewerbe trieb) beſtanden, deren Werth gar kein Verhältniß mit der Summe hätte, ſondern auf einige wenige 100 mℒ ſich belaufen mögen. Hierauf replicirte nun zwar Kläger, dieſes Zeugniß könne nichts gelten; einmal weil die Matroſen, und auch oftmals die Schiffer, nicht wüſten, was in das Schiff gebracht worden, ſondern dieſes eine Sache des Steuermanns ſey, welcher einen Schein von dem gäbe, was geladen worden; und zweytens, weil der Steuermann in ſeinem producirten Taſchen-Buche die eingeladenen Güther aufrichtig benennet hätte. Allein, da duplicando erwiedert ward, daß, wenn auch alles dieſes geſetzten Falls zugegeben würde, iedennoch ſolches das probandum gar nicht afficire, als welches nicht darinn beruhete, daß etwa Zimmer- und Steuermann für Klägers Rechnung Waaren im Schiffe gehabt hätte, ſondern, nach dem klaren Ausdrucke der Police, darinn beſtünde, daß auf Waaren die Aſſecuranz geſchehen,

die an NB. einen oder mehrere Matroſen fidiret ſeyn ſollten, ſo erfolgte am 25 April 1726 bey Löbl. Admiralität das legale Interlocutum:

Daß Kläger, geſtalten Umſtänden nach, ſein Intereſſe, und daß die Waaren, NB. worauf er verſichern laſſen, würklich in dem verunglückten Schiffe, die neue Kirch-Galey genannt, geladen geweſen, und ſich in ſelbigem befunden, rechtsgültig zu erweiſen ſchuldig ſey.

Dieſer Caſus erhärtet alſo, daß, wenn auch in der Police der Producirung eines Connoſſements, oder andern Beweiſes renunciiret worden, gleichwohl von den Aſſecuradeurs darauf angetragen werden könne. Und es iſt auch ſolches in dem Caſu, da Schiffer, Steuer-Leute und Matroſen Kaufmanns-Güther in der That (wie in dem angeführten Caſu das Gegentheil war beſchworen worden) für ihre Rechnung mit ſich führen, und ſolche, ohne ein Connoſſement darüber ausgeſtellt zu haben, verſichern laſſen, bey uns namhaft veſtgeſetzt. †) Man fordert aber in dieſem Caſu bey entſtehendem Schaden weiter nichts, als einen Eyd, von ihnen, als mittelſt weſſen ſie ſowohl ihr Eigenthum an dieſen Güthern, als daß ſie ſolche würklich in dem Schiffe gehabt, imgleichen wie viel davon verloren, oder etwa geborgen worden, zu erhärten ſchuldig ſind. *)

§ 555.

(*Der andere Caſus iſt folgender: Nic. Franck klagte mand. nomine Anthon Franeker, Kaufmann zu Gottenburg, bey der Löbl. Admiralität im Jahre 1737 aus einer Police auf Waaren, welche in das Schiff Maria, von Schiffer Andersſon von Gottenburg geführet, daſelbſt verladen, und nach Stral-

†) Hamb. Aſſec. Ordn. Tit. 13. art. 3.

Stralſund deſtinirt geweſen, gegen die Aſſecuradeurs, Zimbert Amſinck & Conſorten, welche zuſammen 6000 mℊ darauf gezeichnet hatten, nachdem dieſes Schiff mit den Güthern verloren gegangen, einen reinen Schaden ein, und bewies den Zufall durch eine eydliche Verklarung der Schiffs-Leute, ſo wie ſie das Eigenthum und die Ladung der Güther durch das Connoſſement und die Einkaufs-Rechnung zu beglaubigen vermeynten; die Aſſecuradeurs aber legten dem Gerichte zwey Original-Schreiben und andere Urkunden vor, womit ſie bewieſen, daß das Schiff keinen achten Theil der verſicherten Summe eingehabt, ſondern die ganze Ladung in 5 Kiſten Thee und Porcelain, welche nicht höher an Werth, als 577 Rthlr. Silber-Münze, ſich betragen hätten; auch überdies nicht durch den Aſſecuratum, deſſen Name auf der Police ausgedruckt worden, nemlich Peter Koop, Benedix Sohn, ſondern durch einen Gottenburger Kaufmann, Thomas Anderſon, im Zolle angegeben worden, von welchem allen, wie von der Verfahrung des Zolles im Sunde, und von der vorſetzlichen Sacrificirung des Schiffes, ihnen nicht die geringſte Nachricht von dem Aſſecurato zugekommen. Dieſer, oder vielmehr der mandatariſche Kläger, meynte, in dem ſogenannten Proceſſu executivo hierauf ſich nicht einlaſſen zu dürfen, und ſuchte den Beweis zur Reconvention zu verſchieben. Beklagte aber ſetzten mit Grunde dagegen, daß, nach der Natur eines Aſſecuranz-Contracts, und nach dem 2ten Artikel des 13ten Titels der Ordnung, der Beweis des Schadens und Intereſſe ſchon in Conventione unzertrennlich wären, und daß der Kläger den Verdacht des doli um ſo mehr zu removiren ſchuldig ſey, als er ratione exiſtentiæ der verſicherten Waaren ſich ſelbſt dazu anheiſchig gemacht habe, indem er ad probandum intereſſe, neben dem Connoſſement, ſeinem Libello die Factur angelegt, welche

er nunmehr juſtificiren müſſe. Und nichts war alſo, bey dieſer Lage der Sache, natürlicher, als daß die Löbl. Admiralität am 10 Julii 1738 zu Recht erkannte:

Daß dasjenige, was Kläger bishero zum Beweiſe ſeines Intereſſe angeführet, vorkommenden Umſtänden nach, für hinlänglich nicht zu achten, mithin derſelbe ſein wahres Intereſſe, ſo er in dem verunglückten Schiffe, zufolge der ad Libellum producirten Factur, gehabt, beſſer, als geſchehen, rechtsgültig, innerhalb einer Sächſiſchen Friſt, ſub pœna deſertionis, zu erweiſen ſchuldig.

Dieſer Caſus erhärtet alſo den vorangeführten Satz, daß mit bloſſer Producirung des Connoſſements und der Factur nicht immer auszulangen, um zu Erhebung der gezeichneten Summen befugt zu werden, ſondern daß ein beſtrittenes Intereſſe rechtsgültigermaaſſen müſſe bewieſen werden. *)

§ 556.

Aufmach- und Taxirung des Schadens.

(*Ich meyne nunmehro von dem Beweis des Schadens ſowohl, als des Intereſſe, genug geſaget zu haben. Es iſt alſo nur noch übrig, von Taxir- und Diſpachirung deſſelben den Zuſammenhang theils aus demjenigen, was ich beyläufig davon ſchon bemerket, und theils am Schluſſe auszuführen, (ſ. § 386.) mir vorbehalten habe, vor Augen zu legen.*)

§ 557.

a) Procedure bey den Havarie-Atteſten.

(*Und hiebey iſt denn die Procedure, welche bey der endlichen Verklarung beobachtet wird, das erſte, welches darinn beſtehet, daß, ob gleich ſelbige an dem Orte der erſten Entladung, oder des aus Noth geſchehenen Einlaufens in einen an-

dern

dern Haven, wenn unterweges Schiff und Güthern ein See-Unfall zukömmt, geſchehen könne und müſſe: immaaſſen ich beſonders § 308. und 321. ſchon angezeiget; auch daß der Schade, der zu Rettung des Schiffs und der eingeladenen Güther auf der Hinreiſe verurſachet wird, und iede Havaria groſſa an dem Orte, da die Löſchung geſchiehet, reguliret und abgemachet werden könne, †) iedennoch die Vergeltung des Aſſecuradeurs an den Aſſecurirten, der die Havarie getragen, und abgemacht, an dem Orte der Zeichnung eingefordert werden müſſe, und daß alſo auch an ſolchem Orte des Contracts die eydliche Verklarung, ſamt der Havarie-Berechnung, falls ſie ſchon anderwerts geſchehen, produciret, reſpective bekräftiget und beſcheiniget, oder, da es nicht geſchehen, annoch vollſtändig, auch, nöthigenfalls, ſpecifice aufgenommen, und Punktsweiſe erläutert, und beleget werden müſſe. Und dieſes geſchiehet in Hamburg von den Mitgliedern der Admiralität, und dem Herrn Secretario E. Hochedlen Raths, der bey derſelben das Protocoll führet, wie folget:

§ 558.

(* "So lange nemlich die löbliche Admiralität zu ihrer völ"ligen Verfaſſung gekommen, ſind, wie Herr Langenbeck "angemerket, und ich es ihm hier nachſchreibe, die Havarie-"Atteſten vor erwehntem Herrn Secretario beleget; und hat "deſſen Canzelley-Schreiber ad requiſitionem, entweder der "Rheder und der Einlader, oder der Schiffer, den caſum "quæſtionis, und wie ſelbiger arriviret, mit allen Umſtän"den zu Protocoll gebracht. Die Leute, welche abgehöret "werden ſollen, werden in Perſon ſiſtiret, welche gemeiniglich "ſind die Officirer, als der Steuermann, der Bootsmann, "der Schimmann, der Schiffs-Zimmermann, der Koch und

" ſo

†) Hamb. Aſſec. Ordn. tit. 21. art. 13. tit. 22. art. 6.

"ſo weiter, auch, wenn es verlanget wird, der Schiffer ſebſt, "und wenn es die Nothwendigkeit erfordert, alle und jede, "ſo im Schiffe geweſen, ſogar auch die Jungen über 14 Jah- "ren, auch wohl die Paſſagiers, wenn es Umſtände ſind, "ſo unter ihrer Wiſſenſchaft fallen.

"Der Herr Secretarius lieſet ihnen die Warnung des "Meineydes vor, und nimmt ihnen dahin den Eyd ab: daß "ſie in dieſer Sache, warum ſie befraget werden, die reine "lautere Wahrheit, und, was ihnen davon bewußt, bezeugen, "und aus keiner Urſache das geringſte verſchweigen wollen: "præſtito juramento lieſet er ihnen die Contenta deſſen, "was ad Protocollum gebracht, vor, und notiret die Aus- "ſagen und dasjenige, was ein oder der andere zu moniren "hat: unterſchreibet darauf die Namen der Deponentium, "nebſt deren Alter und Qualität, worinn ſie bey dem Schiffe "geſtanden: und das Purgatorium findet ſich allemal in "fine, und nehmen Deponentes mit in ihren Eyd, daß ſie "bey der eingehabten Ladung redlich gehandelt, nichts davon "veruntreuet, unter ſich partiret, oder über Schiffs-Bord "practiſiret, daß ſie auch nicht wüſten, daß iemand des übri- "gen Schiffs-Volks ſolches gethan haben ſollte.

"Es wird regulariter niemand ad videndum jurari citi- "ret, gleich dann auch keine Interrogatoria gebräuchlich ſind.

"Dieſe alſo aufgenommenen Atteſtationes werden ſub "Sigillo Admiralitatis expedirt, und haben plenam fidem. "Jedoch erinnere ich mich, daß bey meiner Zeit dieſer ſummari- "ſchen Abhörung nun und dann contradiciret: und werden in "Protocollis ſich Exempel finden, daß auch wohl ein Admira- "litäts-Herr dazu deputiret; daß Pars bey der Beendigung "gefordert, und gegenwärtig geweſen; wie denn auch, daß über "gewiſſe Artikel Deponentes, und zwar ein ieder abſonder- "lich, examiniret worden." *)

§ 559.

§ 559.

(*So weit Herr Langenbeck. Ich muß aber noch hinbeyfügen, daß man ſeit dem vorigen Jahre, dem vorbeſchriebenen Directorio unverfänglich, und mit Beybehaltung des Havarie-Protocolls, in welches, nach Beeydigung der aufgenommenen Atteſten, der dazu beſtellte Canzelliſt ſie nach wie vor einträgt, zur Aufnehmung derſelben, nach dem Exempel anderer, zumal in mediterraneo belegenen, See-Plätze, noch einen beſonderen Regiſtratorem bey der Admiralität angeſetzet und in Eyd genommen hat, wovon die Bewegungs-Urſache in folgendem beruhet: Einmal waren, in Rückſicht theils auf die Erweiterung des Hamburgiſchen Commercii nach ſolchen Gewäſſern, wohin nur Schiffe von gewiſſen Nationen fahren können, und theils auf die Tractaten, welche beſonders auch die Nordiſchen Mächte mit den barbariſchen Staaten errichtet, die ankommenden Schiffe ſolcher Flaggen, welche unſere Kaufleute befrachtet, mit ſo verſchiedener Nationen See-Leuten beſetzt, welche, bey den gar ſelten vorbeygehenden Abhörungen derſelben über ihre Reiſe, mehr als eine Sprache erfordern, um mit denenſelben ſich einigermaaſſen verſtändlich zu machen: und nicht nur die Wiſſenſchaft zuerſt der Holländiſchen, Engelländiſchen und Franzöſiſchen, ſondern auch zuletzt der Däniſch- und Schwediſchen, wird, bey Aufnehmung der Verklarungen, bey ietzigen Zeiten erheiſchet. Hiernächſt hat, zweytens, die Erfahrung bewieſen, daß, ie mehr Fatalitäten ein Schiff auf der Reiſe ausgeſtanden, deſto mehr, nach den gar vielfältigen Manöuvren auf den Schiffen, bey Abwechſelungen der Winde, Gegenden der Küſten ꝛc., dieſe Arbeit mühſam, und in ſolchen Fällen eine beſondere Aufmerkſamkeit dazu iſt erfordert worden, damit man, der Deutlichkeit halben, das Nöthige von dem Unnöthigen und Ueberflüßigen bey den Auſſagen der Equipagen, welche

ſelten

ordentliches Journal gehalten. Geht nebſt dem, viertens, ein Schiff zu Trümmern, ohne daß die Schiffs-Papieren gerettet werden können, ſo iſt, die Geſchichts-Erzehlung aufzunehmen, abermals eine Beſchäfftigung, wobey mit Ueberlegung und Nachdenken zu verfahren. Und dieſe ſetzt vornehmlich die ſchon gedachte Wiſſenſchaft der fremden Sprachen bey denenjenigen voraus, die ſich damit befaſſen ſollen.

Man brauchte demnach in vorigen Zeiten einen Notarium dazu, welcher dieſer oder jener Sprache kundig war, und der Ausfertiger der Atteſten muſte ſolchen ſich zur Seite ſuchen. Dieſes gab demnach die Veranlaſſung, nach einer Perſon ſich umzuſehen, welche, ohne Abwechſelung mit mehrern, für beſtändig dazu konnte auserſehen werden. Und dieſe fand ſich bey einem ehemaligen Canzelliſten, der, als Notarius, ſich darinn geübet hatte, und welcher der nunmehrige Regiſtrator iſt, weſſen ich gedacht habe. *)

auf der Reiſe überkommenen, Schaden legen, und in ſolchem Atteſte die Urſache des Schadens deutlich anzeigen, ob ſolcher von Wind und Wetter, oder von Verſehen des Schiffers, oder des Volks, herrühre.

2) Wenn wegen Veruntreuung des Schiffs=Volks einiger Verdacht entſtehet, ſo muß der Regiſtrator dahin ſehen, daß bey den Verklarungen keine fremde Leute, die nicht auf dem Schiffe geweſen, untergeſchoben werden; zu dem Ende muß der Schiffer bey der Verklarung mit gegenwärtig ſeyn, und, bey entſtehendem Verdacht, mit einem cörperlichen Eyde beſtärken, daß die comparirende Equipage würklich diejenigen Leute ſind, welche mit dem Schiffe gefahren. Ueberhaupt hat der Regiſtrator in ſolchen Fällen ſich die am 5 Dec. 1766 publicirte Verordnung von Schiffern und Schiffs=Volk, deren ich § 226 u. f. ſchon gedacht habe, zur Vorſchrift dienen zu laſſen.

3) Der Regiſtrator iſt ſchuldig, die Haverey=Atteſte forderſamſt auszufertigen, (und dies geſchiehet, wenn es in fremden Sprachen aufgenommen, mit einer Ueberſetzung in die deutſche) und ſeinſeits nicht zu veranlaſſen, daß Schiffe, die ſegelfertig liegen, aufgehalten werden.

§ 561.

b) Mittheilung der Verklarung an die Aſſecuradeurs.

Das zweyte der Procedure iſt dieſes, daß die Verklarung des Schiffs=Volks, ſie mag nun in dem Löſchungs= oder erwählten Noth=Hafen, bey entſtandenem Schaden, oder bey der Rückkunft allhie in Hamburg, geſchehen ſeyn, ſo wie der Schaden ſelbſt, und die bey dem Unfalle verwandten Koſten, ſamt allen Nachrichten, abſeiten des Aſſecurirten dem Aſſecuradeur, durch den zur Sache gebrauchten Mäkler, angezeiget werden müſſen; †) damit auf den Fall, da letzterer die ihm

†) Hamb. Aſſec. Ordn. Tit. 16. art. 1.

ihm gewordene Anzeige, und die zu rechter Zeit mit ihm geſchehene Ueberlegung, verneinen wollte, er aus ſeinem, fidem protocolli habenden, Mäkler-Buche ein geſichertes Zeugniß abſtatten könne; welches er iedoch beſonders, da es verlanget wird, beſchweren muß. Und hierüber iſt mir der beſondere Caſus zu Geſichte gekommen, worüber diejenige gründliche Relation eine deutliche Auskunft gegeben hat, die nebſt dem auch den Einwurf in ſein helles Licht geſtellet, und demſelben die Erledigung gegeben hat, welcher aus einſeitig gemachten, und nicht zeitig überlegten, noch angemeldten, Schritten des Aſſecurirten hat gemacht werden wollen, und welche ich oben § 541. bereits eingerückt habe. *)

§ 562.

c) § XLIV. Vom Diſpacheur.

(* Wenn es denn nun aber mit den Havarie-Atteſten und mit den übrigen Documenten, die zur Erweiſung des Schadens und des Intereſſe, vorgedachtermaaſſen, reſpective erfordert werden, ſeine Richtigkeit hat, ſo werden ſolche (dies iſt das **dritte** der Procedure) dem Diſpacheur zu Aufmachung des Schadens, und zu deſſen Repartirung unter den Aſſecuradeurs, übergeben, welcher, als eine öffentliche, von der Admiralität beſtellte, und vor derſelben beeydigte Perſon, wie ich bey den Admiralitäts-Verfaſſungen § 9. ſchon bemerket, auch fidem publicam für ſich hat, und der, wenn gleich auswerts ſchon eine Diſpache gemacht ſeyn mögte, ſelbige nachſehen, und für ſich eine beſondere machen muß, als wovon in § 544. vorangeführter Relation ein Beyſpiel ſich findet, ſo wie verſchiedene Diſpachen von Herrn **Langenbeck**, nachdem er das formale, und wie bey der Havaria groſſa die einzuführenden Koſten vergröſſert werden können, und Parcelsweiſe eingeführet werden müſſen, S. 195. 206. u. f. beſchrieben,

ſchrieben, ſind eingerücket worden, welche beſonders Herr Magens mit ein- und ausheimiſchen Diſpachen in ganz merkwürdigen Caſibus, in dem 2ten Abſchnitte ſeines oft angeführten Verſuchs, ergänzet hat, bey welchen man ſich auf eine hinreichende Weiſe Raths erholen kann, wenn ſich etwan auſſerordentliche Umſtände hier oder anderwerts begeben, die in den allgemeinen, vorhin § 307 u. f. beſchriebenen, Sätzen nicht genaueſt ſind abgemeſſen worden. *)

§ 563.

(*Ich will mich alſo auch meines Ortes auf dasjenige, was ſich bey den angezeigten, der Handels-Rechte und Gewohnheiten erfahrnen, Schriftſtellern über das Diſpachen-Geſchäffte ſo gut zuſammen geſammlet findet, gefliſſener Kürze halber, und zwar um ſo mehr in allem hiemit beziehen, ohne daß es eines weiteren Zuſatzes, oder beſonderer Anmerkungen, gebrauche, weil dieſes Werk vorietzo in den ſorgfältigen Händen eines Mannes beruhet, welcher, bey ſeiner ausgebreitet geweſenen Handlung, das ſuum cuique, worauf es bey Aufmachung der See-Schäden hauptſächlich ankommt, aus der Erfahrung gründlichſt gelernet, und vorzüglich geprüfet hat; und der, gleich ſeinem Vorweſer, mit den Aſſecurirten ſowohl, als den Aſſecuradeurs, fleißigen Rath, inſonderheit bey Einholung der, iezuweilen mündlich zu ergänzenden, und zu erläuternden, Nachrichten über den ſich zugetragenen Caſum, über die Verklarung, und andere Schiffs-Documenten, zu pflegen gewohnt iſt; und der die Protocolla voriger Diſpachen durch die ſeinigen alſo ſuppliret, daß ſie als ſyſtematiſch geachtet werden, und in der Folge der Zeiten zu Muſtern in ähnlichen Fällen dienen können. *)

§ 564.
Grundlage zur Taxirung des Schadens.

(*Ich begnüge mich alſo hier damit, das Weſentliche aus unſerer bisherigen Aſſecuranz-Ordnung zuſammen zu ziehen, und alles mit den Vorſchlägen und Erinnerungen zu dem vorhabenden nenen Geſetze zu begleiten, was in Anſehung des Punkts der Taxation des Schadens bey uns entweder ſchriftlich iſt verordnet, oder in praxi, bey der Diſpachirung dunkler und nicht abgemeſſen genug ſcheinender Fälle, eingeführet worden; nachdemmalen die Vergleichung der geſchehenen Schätzung des Werths von Schiff und Guth, für weſſen Vergütung die Aſſecuradeurs ſich verſchrieben und verantwortlich gemachet, mit der Summe, welche ein ieder tragen und bezahlen muß, die Proportion zu einer billigen und vertheilten Repartition alleinig ausmachet, zu welchem reſpective von iedem nach ſeiner rata muß contribüiret werden.*)

§ 565.
Taxirung des veraſſecurirten Werths an Schiff und Güthern in der Police.

(*Weder das Schiff, noch die Ladung, haben immer ein *juſtum pretium*. Es läuft zuweilen auch ein unſchuldiges *pretium affectionis*, vel ſpei, mit unter; jenes, wenn ein Schiff im Segeln vorzüglich vor andern, die ein gleiches gekoſtet, iſt, und wenn der Schiffer ein erworbenes Lob ſeiner guten Führung hat; die Güther aber, wenn ſie nach den Zeit-Umſtänden und nach dem Handels-Markte über den gewöhnlichen Preis und Vortheil geſchätzet werden. Weder eines, noch das andere, werden demnach zu ieder Zeit in der Police wardiret, ſondern dieſes hänget von der nachherigen Taxation ab, wenn ſie verloren gegangen, oder Schaden und

Havarie gelitten haben. Und ſowohl die Taxirung des Schadens beym Caſco, als bey den Güthern, begreift, nach der Aſſecuranz-Ordnung, wie ich § 421. angemerket, die Summe des ganzen Riſico, ohne daß der Aſſecurirte ſelbſt einen Theil der Gefahr ſtehen dürfe, ja noch überdies die bezahlte Prämie, mit derjenigen, die wegen der Prämie gegeben werden muß, in ſich. Wenn demnach nicht ein offenbarer dolus darunter verborgen lieget, wenn iemand ſein Intereſſe höher angiebt, als es würklich iſt, der aber eines Beweiſes gebraucht, ſo kann ihm darinn nichts zu Laſten kommen, weil dem Aſſecuradeur auch eine gröſſere Summe in der Prämie zugefloſſen, in deren Betracht er ſo hoch, als geſchehen, mit gutem Willen, gezeichnet hat, und die er eben alſo in gewiſſer Maaſſe gewinnen kann, wenn das Schiff und die Güther wohlbehalten ankommen, als er beym Unglücke und Schaden ein mehrers verlieret. Immaaſſen, wie ich oben § 436. es mit Grunde behauptet, die römiſche læſio ultra dimidium in Aſſecuranz-Sachen gar keine rechtliche Wirkung haben kann. *)

§ 566.

Anmerkungen über ein vorſeyendes neues Regulatif bey der Taxation des verſicherten Intereſſe, ſowohl in der Police, als in der Diſpache.

(*Indeſſen iſt gleichwohl die Taxation in praxi immer ein ſchwerer Stein des Anſtoſſes geblieben, und die gefundene Nothwendigkeit, ſolchen durch eine genauere Beſtimmung zu heben, iſt die hauptſächlichſte Urſache geweſen, welche die über eine neue Aſſecuranz-Ordnung angeſtellten Berathſchlagungen veranlaſſet hat.

Ich habe ſchon § 430. erwehnet, was für einen Unterſchied man in ſelbiger, nach der Eigenſchaft eines Schiffs, und der Güther, aus der Amſterdammiſchen neueſten Ordnung zu entlehnen

lehnen für dienſam gefunden. Und dieſes iſt die Grundlage zu dem folgenden geweſen, da nemlich den Titel von Taxirung des Schadens, welcher der 12te iſt, auf nachfolgende Weiſe Artikelsweiſe theils abzuändern, theils alſo, wie er iſt, zu laſſen, man in Bedacht genommen, und, nach langem Diſputiren, faſt einmüthig für das beſte und dienſamſte geachtet hat. *)

§ 567.

(* 1. Der an dem Caſco eines Schiffs entſtehende Schade, und welcher zur Havarie zu rechnen, ſoll, hergebrachtermaaſſen, durch die dazu beſtellten Alten der Schiffs-Zimmerleute, Reepſchläger und Segelmacher taxiret; iedoch dabey inſonderheit darauf, ob ein Schiff, und deſſen Geräthſchaften, alt, oder neu, geweſen, mit geſehen, und die Taxation darnach, iedoch in Beyſeyn einiger der Aſſecuradeurs, die auf das Caſco gezeichnet, wenn ſie allhie zur Stelle ſind, ſpecifice über iedes Stück eingerichtet werden. †)

2. Wenn bey hieſiger Löſchung eines Schiffes, ein Theil der Ladung, oder auch alles, beſchädiget befunden würde; ſo ſoll ſolches, durch zweene, von beyden Theilen dazu ernannte, geſchworne Mäkler (da nemlich keine Taxadeurs mehr gebrauchet werden) ††) beſehen, und nur allein diejenigen Güther, welche ſie beſchädiget befunden, in öffentlichem Ausrufe verkaufet werden. †††)

3. Von trockenen Waaren aber ſoll das Beſchädigte abgenommen, und von den unbeſchädigten abgeſondert werden, falls es die Waare leiden kann.

Nn 4 4. Bey

†) ſ. Schwed. Verordn. art. 14. § 1.

††) ſ. Admiralitäts-Verfaſſungen, § 9.

†††) In der Schwed. Verordn. c. l. art. 2. ſind auch die unbeſchädigten dem Verkauf gewidmet, falls ſich nicht die Intereſſenten anders darüber vergleichen.

4. Bey einigem gegründeten Verdacht aber, ob die Waaren auch ſchon bey der Abladung beſchädiget geweſen, iſt ein Aſſecurirter, rechtsgültig ſolchen Verdachts ſich zu entlegen, ſchuldig.

5. Ein Aſſecurirter ſoll die beſchädigten Güther nicht ohne Beyſeyn der Aſſecuradeurs, oder ihrer Gevollmächtigten, eröffnen: woferne aber die Zeit und Umſtände es nicht leiden mögten, dieſe dazu zu fordern, ſo ſoll dennoch die Eröffnung der Waaren nicht anders, als in Gegenwart eines Notarii und etlicher Zeugen, geſchehen. †)

6. Wenn gleich die Taxation der Güther in der Police auf Art und Weiſe, wie oben (ſ. hier § 431.) beſchrieben worden, in den Fällen, da ſie Statt hat, geſchehen, gefolglich die Summe, wozu ſie taxiret ſind, diejenige iſt, welche der Aſſecuradeur bezahlen muß, wenn ſie vollends und gänzlich verloren gehen, oder ein ſogenannter reiner Schade iſt, ſo ſoll iedoch auf dieſe Taxa in dem Falle der Havarie, da nemlich einige Güther beſchädiget, nicht geachtet, ſondern vor dem anzuſtellenden Ausrufe der beſchädigten Güther von den dazu beſtimmten Mäklern, auf ihren geleiſteten Eyd, eine Taxirung geſammter, ſowohl un- als beſchädigter Güther, nach dem, alsdann ſeyenden, wahren Börſen-Preiſe, und der innerlichen Würde derſelben, vorgenommen werden. Solchemnach ſoll der Diſpacheur von den verkauften die Rechnung nach ſolcher von den Mäklern geſchehenen Taxa aufmachen, und, ſelbiger zufolge, der Aſſecuradeur die Havarie davon zu bezahlen ſchuldig ſeyn, wenn gleich aus den unbeſchädigt gebliebenen ſo viel gelöſet würde, als die ganze Taxa aller Güther ausmachen mögte.

7. Sind

†) Diß ſtehet auch in der Schwed. Verordn. c. I. art 2.

7. Sind aber die Güther in der Police entweder mit Fleiß nicht taxiret, oder haben ſelbige nicht taxiret werden können, ſo muß in dergleichen Havarie-Vorfalle, als vorgedacht, der Diſpacheur die ſogenannte Factur, oder Einkaufs-Rechnung, nebſt der Prämie der Aſſecuranz und Reaſſecuranz, und den Unkoſten, welche die Güther erfordert haben, um ſie an Bord zu bringen, zum Grunde ſeiner Rechnung legen, und hierbey ſonſt auf nichts anders, noch auf einige ſogenannte Conjuncturen, oder eingebildeten Gewinn, einige Abſicht haben, es wäre dann, daß in der Police, welche über ſolche, nicht taxirte, Güther geſchloſſen worden, der Aſſecurirte mit dem Aſſecuradeur darüber beſonders ſich verglichen, und ſie es als eine Bedingung, oder Clauſul, mit einverleibet hätten, daß von zween Mäklern, wie vorgedacht, eine Taxirung nach dem Börſen-Preiſe, und der innerlichen Würde, ſollte vorgenommen, und darnach von dem Diſpacheur die Rechnung aufgemacht, und die Havarie bezahlet werden. †)

§ 568.

(* Die Zeit wird es lehren, ob dieſe Artikel den allgemeinen Beyfall auch der Kaufmannſchaft finden, als die bisher nur den 2ten hergegeben, in den folgenden aber ſich getheilet hat. Und es wird auch bey dieſer darauf ankommen, ob, nach dem § 418. bemerkten probleme, der Mittelweg in der Wagſchale den Ausſchlag geben werde, nach welchen den Aſſecurirten, wie den Aſſecuradeurs, die Billigkeit und das Recht in gleicher Maaſſe angedeihen zu laſſen, der Zweck iſt, und bleibet. Vielleicht können die einzuholenden Nachrichten und Anmerkungen des ietzigen Diſpacheurs von vergangenen Fällen, für

†) ſ. neue Amſterd. Aſſec. Ordn. art. 35.

die künftigen das beſte Ziel beſtimmen, und es ſind auch die Magenſchen Gedanken über die Taxation S. 35-48. für nicht unerheblich zu achten, indem er dieſelben auf angezogene, ſowohl Hamburgiſche, als ausheimiſche, Beyſpiele und Diſpachen gegründet, die hiernächſt ſelbſt, wie ich § 562. ſchon angemerket, ſind eingeführet worden. *)

§ 569.

§ XLV. Zeit der Einforderung des Schadens und deſſen Verjährung.

(*Das letzte, was ich bey den Schadens-Klagen, aus den, über Schiff und Güther gezeichneten, Policen zu erörtern habe, iſt die Zeit zur Einforderung, nemlich ſowohl nach dem Anfang, dem termino a quo, als nach dem Ablauf, dem termino ad quem, welche die Verjährung nach ſich ziehen.

Die Zeit der Einforderung eines reinen Schadens ſowohl, als einer Havarie, richtet ſich nach der Zeit, welche, vorhin § 507. und 540. angeführtermaaſſen, zum Abandonniren beſtimmet iſt.

Wenn demnach Schiffen und Güthern das Unglück, oder Schickſal, in den Europäiſchen Gewäſſern zugeſtoſſen, ſo muß ſolches, innerhalb eines Jahres Friſt, in denen Fällen aber, die auſſerhalb Europa ſich zugetragen, in zwey Jahren, von dem Tage des beſchehenen Unglücks anzurechnen, bey Verluſt der Forderung, durch einen geſchwornen Mäkler, allen Aſſecuradeurs in ſolcher Zeit förmlich (d. i. ſchriftlich) angedeutet, auch der Tag, da ſolche Anzeige geſchehen, von dem Mäkler mit eigener Hand notiret werden. *)

§ 570.

(*So lautet der erſte Artikel des 17ten Titels der Hamburgiſchen Aſſecuranz-Ordnung, und demſelben ſind auch andere

§ 569.

Einforderung des Schadens und
ſſen Verjährung.

ich bey den Schadens-Klagen, aus den,
her gezeichneten, Policen zu erörtern ha-
Einforderung, nemlich ſowohl nach dem
o a quo, als nach dem Ablauf, dem ter-
che die Verjährung nach ſich ziehen.
forderung eines reinen Schadens ſowohl
ichtet ſich nach der Zeit, welche, wie
ngeführtermaaſſen, zum Abandonniren be-

Schiffen und Güthern das Unglück
den Europäiſchen Gewäſſern zu-
lches, innerhalb eines Jahres ſei-
er, die auſſerhalb Europa ſich zugetra-
ren, von dem Tage des beſchehenen
en, bey Verluſt der Forderung, durch
Mäkler, allen Aſſecuradeurs in ih-

Seite im geringſten kein Verſehen, oder Verſäumen, di
Urſache der Verſpätung ſey, alsdann ihm die Forderung
auch nach Verlauf ſolcher Jahre, unbenommen bleibe.
Jedoch würde auch wohl hierinn ein Terminus zu beſtimme
ſeyn, welcher etwa auf ein Jahr, über die gewöhnliche Zeit
mögte können geſetzet werden, damit nicht der Aſſecuradeur
oder wohl gar ſeine Erben, in beſtändiger Unruhe blieben.

Von der Verjährung aber hat unſere Aſſecuranz-Ord-
nung folgenden 2ten Artikel:

Fordert der Aſſecurirte, nach geſchehener vorerwehn-
ter Andeutung, in zehn Jahren den Schaden nicht ein,
und belanget den Aſſecuradeur nicht mit würklicher ge-
richtlicher Klage, ſo iſt, nach Verflieſſung ſolcher Jahre,
deſſen Forderung gänzlich erloſchen, und der Aſſecura-
deur, oder deſſen Erben, weiter im geringſten nicht ge-
halten.*)

§ 571.

Ende der Poppiſchen Diſſertation.

Bis hieher gehet die Poppiſche Diſſertation, welcher ich mit
meinen Zuſätzen und Anmerkungen, beſonders in dem nicht

ſtand haben, das Behufige erörtern, und nächſt dem auch die Handhabung der Aſſecuranz-Sachen, bey der Ausübung der Rechte und der Entſcheidung der zur Klage gebrachten Fälle, mit anhängen, und damit dieſe Abtheilung beſchlieſſen.

§ 572.

Aſſecuranz auf Bodmerey, *Cambio Marino* und Fracht-Gelder.

Zunächſt den beyden Formularien der Policen, auf das Caſco des Schiffes und auf die Güther, folget hinter unſerer Aſſecuranz-Ordnung das dritte einer Police, auf Bodmerey, auf Cambio Marino, und auf Fracht-Gelder, die alle darinn gleich ſind, daß der Aſſecuradeur, wie bey jenen, alle bedachte und unbedachte Zufälle, und beſonders die namhaft ausgedrückte, über ſich nimmt, und ſich zur völligen Schadloshaltung des Aſſecurirten, innerhalb 2 Monaten, durch die gezeichnete Summe, ſo viel davon mit allen extraordinairen Koſten erfordert wird, verpflichtet; und es kann daher bey uns der Geber eines Bodmerey-Briefes, die auf den Boden des Schiffes, auch auf abgeſchiffte, oder abzuſchiffende, Güther geliehene Gelder, ſich an Capital, Intereſſe und Prämie,[a]) zum vollen, iedoch nicht über den Werth, verſichern laſſen.

§ 573.

Ich habe dieſes § 421. ſchon angemerket: und hierinn ſtimmen die Rechte vieler Nationen mit dem unſrigen überein.[b]) Ob

a) Ordon. de Louis XIV. liv. 3. tit. 6. art. 3.

b) Hamb. Aſſec. Ordn. tit. 9. art. 1. Preuß. See-Recht cap. 6. art. 12. Amſterd. neue Aſſec. Ordn. art. 19. 20. & 21. Ordon. de Louis XIV. Liv. 3. tit. 6. art. 16. 17. 54. 55.

Ob aber, und wie 1) ſolche Aſſecuranzen in Havarie-Fällen contribuiren ſollen, darinn differiren die Gewohnheiten ſehr von einander. [c])

In Holland und Hamburg [d]) werden Bodmerey-Gelder von aller Havarie frey geſchätzet, und der Geber des Geldes muß ſeine volle Bezahlung haben, wenn die verbodmete Sache bey ihrer Ankunſt an den beſtimmten Ort nur ſo viel ausliefern, oder ſo viel daraus gelöſet werden kann, als darauf baar entgegen genommen worden, ſie mag auch noch ſo vielen Schaden gelitten haben, oder ſo viel mehr werth geweſen ſeyn. Ich habe hievon § 400. bereits den Grund benennet; und er ſteht auch in unſerem Statuto Tit. 18. art. 6. Jedoch kann ſich der Aſſecurirte damit helfen, daß er, in Anſehung der *Havaria groſſa*, ſeine Gefahr einem andern übertragen kann; immaaſſen ich auch dieſes § 421. ſchon angemerket. Und daß dieſes in den Aſſecuranzen auf auſſerhalb Landes gegebene Bodmerey- oder Riſico-Gelder ausgedrücket werde, iſt eine Cautel, welche in dem Magenſchen Verſuche angerathen wird, als woſelbſt dieſer Punkt vornehmlich iſt erläutert worden. [e])

§ 574.

Hiernächſt hat man 2) abſeiten der Kaufmannſchaft den Artikel der Aſſecuranz, [f]) da auf Güther in Form von *Cambio marino* Geld gegeben, wie folget, beſtimmet zu ſehen gewünſchet, daß, wenn von dem Geber der Brief, gleich als ein anderer Wechſel, remittiret wird, dem Inhaber eines ſolchen Briefes ſein Intereſſe zu taxiren, und ſich zum Vollen verſichern zu laſſen, nicht allein frey ſtehen,

c) ſ. Magens S. 22. u. f.
d) Hamb. Aſſec. Ordn. c. l. art. 2. Amſterd. Aſſec. Ordn. art. 21.
e) ſ. c. l.
f) Hamb. Aſſec. Ordn. c. l. art. 3.

ſtehen, ſondern auch der Aſſecuradeur, falls ſich Havarie in den Güthern, worauf der Bodmerey-Brief lautet, befünde, dieſelbe zu vergüten ſchuldig ſeyn ſolle.

§ 575.

Von den Aſſecuranzen auf Fracht-Gelder habe ich weiter nichts zu ſagen, als, daß die Verſicherung auf dieſelben bey uns, wie anderwerts, geſetzmäßig ſey,[g]) und der kaufmänniſche Grund ſolcher Erlaubniß, die nicht aller Orten einförmig iſt,[h]) darinn beruhe, daß es Expeditionen und Unternehmungen weiter Reiſen (die auch bey uns von und an die Stadt zur See angeſtellet werden) gebe, wobey der Werth der Frachten, wie der Ausrehdung, (welche bey der Aſſecuranz auf das Caſco mit einſchläget und taxiret wird) viel höher, als der Werth des Schiffes iſt, ſolchemnach dieſes zu verbieten, wie Herr Magens S. 20. ſehr wohl urtheilet, ſo viel heiſſe, als durch das Geſetz etwas in den Weg legen, welches groſſe Handlungen und Unternehmungen hinderte. "Die Urſache "iſt (wie er weiter hinzuſetzt) bey der Einſchränkung hauptſächlich dieſe geweſen, um dadurch verhüten zu wollen, "daß nicht iemand, in der Hoffnung, bey Verluſt, oder Schadens-Fällen, mehr zu gewinnen, als wenn Schiff und Guth "wohlbehalten an dem beſtimmten Orte anlangten, ſolche "muthwillig exponire. Wie aber bey dergleichen Schadens-"Forderungen niemals in Anſchlag zu kommen gebühret, was "nicht als ein würklicher Verluſt und Schade ſich klar beweiſen läſſet, ſo wird ein verſtändiger Aſſecuradeur, Richter, "oder Schiedsmann, das Wahre von dem Falſchen zu unterſcheiden und zu erwägen wiſſen, wie weit etwa bey der Aſſe-"curanz

g) Hamb. Aſſecur. Ordn. Tit. 3. art. 1. Amſterd. neueſte art. 15. Rotterd. von 1721. art. 26.

h) Ordonn. de Louis XIV. Liv. 3. tit. 6. art. 15.

dieſe Aſſecuranz auf den Verluſt und Schaden nicht nur am Schiffe, ſondern auch am gehabten Fange, ſich erſtrecke; und in der Havaria groſſa zwiſchen den Aſſecuradeurs auf das Caſco und die Güther in der Proportion vertheilet werde, wie es bey andern See-Schäden geſchiehet, die nicht zur Havaria particulari gehören. Und iſt übrigens dieſe Aſſecuranz von dem Prämien-Handel auf die Avanture des Fiſch-Fanges zu unterſcheiden, deren ich § 199. gedacht habe.

§ 577.

Police auf das Leben einer Perſon.

Von der fünften, bey uns erlaubten, und anderwerts verſchiedentlich unterſagten, Police auf das Leben einer Perſon habe ich das Behuſige § 419. ſchon angeführet, und ich füge nur dieſes hinzu, daß ſie ſich auch auf den Fall erſtrecke, wenn die Perſon auf ein ander Schiff getreten, welches, mit Salvirung ſeiner, verunglücket wäre, als in welchem Fall die Prämie verdient wäre, ſo bald ſie von Bord lebendig wieder ans Land getreten; und hingegen die gezeichnete Summe zu bezahlen iſt, wenn ſie auf einem, oder dem andern Schiffe, natürlichen, oder gewaltſamen Todes geſtorben wäre.

§ 578.

Police für Türken-Gefahr auf die Ranzions-Gelder.

Obwohl ſechstens, wie vorhin gedacht, wann auf See-Riſico überhaupt gezeichnet wird, die Gefahr für Türken gemeiniglich darunter begriffen, ſo werden iedoch auch beſondere Policen auf ſolche Türken-Gefahr allein gezeichnet: und alsdann iſt der Aſſecuradeur für keinen andern See-Riſico gehalten;[i]) jene aber faſſet den Riſico der Freyheit dieſer Perſon mit in ſich, wenn dieſelben von Türkiſchen See-Räubern, Moh-

i) Hamb. Aſſec. Ordn. tit. 10. art. 1.

§ 579.
Verſicherung auf Waaren, ſo zu Lande, oder auf Ströhmen, verſandt werden.

Das ſiebende und letzte Formular einer Police iſt auf Waaren, ſo zu Lande, z. E. auf der Poſt in Packeten und Beuteln, und auf Ströhmen mit Fahrzeugen verſandt werden: und alſo nicht bis in die See kommen.

Dieſes Letztere geſchiehet inſonderheit bey uns nach den oberen Staaten Deutſchlandes, und nach den an der Elbe und Weſer liegenden Ufern, ſowohl mit baarem Gelde, als koſtbaren Güthern, und zwar die Land-Aſſecuranz hauptſächlich zu Krieges-Zeiten. Und, wie die Police für die zu Waſſer abgeſchiffte, auf Sturm, Ungewitter, Vergehung des Schiffs-Gefäſſes, Leck und Schaden, Feuer, Arreſten und Bekümmerungen, Repreſſalien und Confiſcationen, den Riſico beſtimmet; alſo werden nebſt dem die Beraubungen durch Straſſen-Räuber, oder andere Diebe, bey der Land-Aſſecuranz noch mit hinzugefüget; im übrigen aber ſind auch bey dieſen Policen 2 Monate zur Zahlung veſtgeſetzet.

§ 580.

Ein mehrers habe ich bey dieſer Aſſecuranz, und bey allen vorhergehenden, nicht anzumerken. Der Unterſchied derſelben in der Kaufmänniſchen Handhabung von den Aſſecuranzen auf Caſco und Güther, die Seewerts gehen, leuchtet aus dem, was ich von der unaufhältlichen, durch keine Procedure über den Schaden, und deſſen Abmachung, zu unterbrechenden Zahlung geſaget, zur Genüge hervor: und ich glaube auch, daß der Punkt der Verjährung bey ſelbigen, auſſer was die Aſſecuranz auf Bodmerey-Gelder betrifft, nicht leichtlich vorkommen könne, weil der Aſſecurirte wohl niemals zögern wird, binnen gedachten Monaten um die Vergeltung eines Schadens anzufordern:

oder zu Gerichte, wenn anders nicht partes durch ſie wollen und können verglichen werden.

§ 582.
Vermittelung durch gute Männer.

Dieſes iſt das erſte, was ich über das *forum* der Aſſecuranz-Sachen anmerken muß, da ich bereits bey den Admiralitäts-Verfaſſungen § 5. im voraus angezeiget, daß das Admiralitäts-Gericht dermalen privative die Aſſecuranz-Sachen zum Gegenſtande habe, iedoch daß vorher von dem klagenden Theile die Vermittelung guter Männer geſuchet werden müſſe: die auch öfters zu Schieds-Richtern gewählet werden. Und dieſes gründet ſich darinn, daß vor Beſtellung des Admiralitäts-Gerichts, ja auch noch in den erſten Jahren nach derſelben, die Aſſecuranz-Sachen mehrentheils an gute Männer ſind gewieſen worden; inmaaſſen ich hier § 412. es angeführet habe: und woher dieſe Gewohnheit, in neueren Zeiten, auch geſetzlich geworden, und durch præjudicata bis auf dieſen Tag beſtärket iſt.

§ 583.

Es verweiſet nemlich, welches das zweyte iſt, was ich hier zu beſchreiben habe, unſere Aſſecuranz-Ordnung mit ausgedruckten Worten NB. alle ſtreitige Aſſecuranz-Sachen vor der gerichtlichen Einklage, bey 100 Rthlr. Strafe, an gute Männer,[o]) deren einer durch den Aſſecurirten, und der andere durch die Aſſecuradeurs, benennet wird.[p])

Dieſe guten Männer haben denn zwar eigentlich nur den Auftrag, die Partheyen in Güte aus einander zu ſetzen: und wird ein Vergleich getroffen, ſo notiren ſie denſelben unter der Police, mit Bemerkung deſſen, ob die ſonſt gewöhnlichen

o) Tit. 19. art. 1.
p) art. 2.

gen, und bereits am 13 Jan. 1739 durch den ſtarken Eisgang von dorten hinweggetrieben, und verloren gegangen, einem Orte, von wannen die Poſten in 3 à 4 Tagen in Hamburg eintreffen, die Unterzeichnung der Police aber allererſt am 23 Januar, alſo 10 Tage ſpäter, geſchehen, und alſo contra bonam fidem gehandelt ſey. Es war aber doch auch hiebey aus der Aſſecuranz-Ordnung Art. 1. Tit. 19. zum Behuf der Verweiſung an gute Männer ihr Petitum gerichtet; und das Interlocutum Admiralitatis am 5 Nov. kam dieſem Geſuche zu ſtatten, welches auch ſeine Kraft muſte gehabt haben, weil am 17 April 1742, nach getroffenem Vergleich von den Partheyen, liti & cauſæ war renunciiret worden.

§ 586.

2) Ward in Sachen Johann Caſpar Schwartzkopf, mand. nomine Klägers, gegen verſchiedene Herren Aſſecuradeurs, auf der letzteren Bitte am 14 April 1742 das Interlocutum dahin abgegeben: daß Kläger zuvörderſt, hieſiger Aſſecuranz- und Havarie-Ordnung zufolge, dieſe Sache unter gute Männer zu bringen, und in dem Fall, da dieſelbe ſolchergeſtalt nicht geendiget werden mögte, ſtatutariſchen Vorſtand pro Reconventione zu beſtellen; Herren Beklagte & Conſorten aber in proxima, wann ſolche Caution berichtiget, hauptſächlich zu excipiren ſchuldig, und Eberhardi (des Procuratoris) Erbieten, für die Unkoſten einſtehen zu wollen, anzunehmen.

Und hierauf iſt weiter nichts gehandelt, und alſo vermuthlich auch dieſe Sache verglichen worden.

§ 587.

3) Iſt in Sachen Peter Havemeſter, Klägers, contra Chriſtian Hinrich Schlüter, Beklagten, am 17 April 1743 gleicher-

zu übernehmen, genöthiget werden. [s]) Noch weniger kann c) dasjenige, was bey ſolcher Handlung vorgehet, wenn es nicht damit zu Stande kömmt, einer oder andern Parthey zum Nachtheil gereichen, [t]) ſondern die Sache bleibt res integra, bis ſie entſchieden worden. Und es höret ferner d) das Arbitrium boni Viri auf, und der gerichtlichen Erörterung wird, mit dem Ablaufe von 6 Wochen nach erſterer Forderung, der Weg geöffnet, wenn die Aſſecuradeurs zwey bis drey mal zu Abthuung eines Schadens, oder einer Havarie, gefordert worden, und entweder durch Deputirte, oder ſelbſt in Perſon, und genugſamer Anzahl, welche über die Hälfte der Perſonen ſeyn muß, erſchienen ſind. [u])

§ 589.

Was aber e) zwiſchen dem Aſſecurirten und dem mehrern Theil der Aſſecuradeurs, oder deren Deputirten, durch Vermittelung guter Männer verglichen und abgethan worden, ſolches müſſen die mehrern Abweſenden, wenn ſie in die Vollmacht mit getreten, ſich gleichergeſtalten gefallen laſſen, zu weſſen Behuf, wie vorgedacht, das Beſchloſſene unter der Police notiret, und ſolchergeſtalt, zumalen wenn es ein laudum iſt, im Gerichte zur Execution verwieſen wird. [x])

Und endlich kann f) auch der Aſſecuradeur den Aſſecurirten nicht nöthigen, einer guten Mannſchaft zu untergehen, wenn er ſelbſt durch die Provocirung zu Gerichte zu erkennen gegeben, daß er ſich nicht vergleichen, oder einer Vermittelung Platz geben wolle.

§ 590.

s) art. 5.
t) art. 6.
u) art. 7.
x) art. 8.

zerſchlagen hat, ſo wird auch a Senatu der Weg zur Klage bey dem Admiralitäts-Gerichte geöffnet: und Er ſelbſt decidiret anders nicht, als wenn Partes ſich zu ſeinem extrajudicialen Ausſpruche ſubmittiret haben.

§ 592.

Gerichtlicher Admiralitäts-Proceß.

Ich komme nun, **viertens**, zu dem **gerichtlichen Proceß**, der bey wohlerwehnter Admiralität eingeführet iſt.

Ich beziehe mich hier nun zuvörderſt auf dasjenige, was ich von den daſelbſt erſcheinenden **Anwälden**; von der Kürze der **Terminen**; und von den, auch daſelbſt gewöhnlichen, **Commißionen** zur Güte, bey den Verfaſſungen dieſes Collegii § 10. ſchon voraus geſchicket, auch durch den unter dem Buchſtaben B. daſelbſt beygelegten neuen Admiralitäts-Beſcheid vom Jahre 1764 erhärtet habe: und ich füge dieſemnach des Herrn **Langenbecks** Anmerkungen S. 324. u. f. ferner annoch hinzu, daß

1) die **Citation** bey dem Admiralitäts-Knecht, als gerichtlichen Bedienten dieſes Judicii, angegeben werde, welcher dann die Partheyen ad proximam Seſſionem citiret, und eine Deſignation von allen Vorladungen vor des Hochweiſen Herrn Præſidis Stelle auf den Tiſch leget.

2) Daß *2da Citatio* ohne die Mark ſonder Gnade, die in andern Gerichten hergebracht iſt, erkannt, und bloshin die Formula gebraucht werde: **daß Beklagter zum nächſten erſcheinen, oder wider denſelben** in contumaciam, **was Recht ſeyn wird, erkannt werden ſolle.**

3) Daß den Partheyen, wie in andern Gerichten, ihre Sachen ſelbſt **mündlich**, oder ſchriftlich vorzutragen, erlaubet

ſey;

ſey; welches erſtere aber auch in dieſem ſo wenig, als im Ober- und Nieder-Gerichte, heute zu Tage zu geſchehen pfleget. y)

4) Daß *ultra duplicas* keine Handlung, als wenn ad inſtantiam partis, und nach vom Gerichte gültig erachteten Urſachen, oder auch ex officio darunter nachgeſehen wird, geſtattet werde.

5) Daß zwar Beweis und Gegenbeweis auch durch Zeugenführung erlaubet, aber iedoch regulariter keine deductiones rotulorum zugelaſſen werden; worunter aber die von dem Schiffs-Volk belegte Verklarungs- und andere Atteſte nicht gemeinet ſind, als über welche öfters in Sätzen diſputiret wird.

§ 593.

So weit Herr Langenbeck. Von den Exceptionen, welche dem ſummariſchen Libell, ſowohl dilatorie, als peremtoriſch, können entgegen geſetzet werden, habe ich ſchon § 453 u. f. umſtändlich geredet, wie auch § 456. 458. die Fälle unterſchieden, wo der Beweis von des Klägers, oder Beklagten, Seite muß geführet werden, und inſonderheit § 462. von vorzüglicher Zulaſſung des Aſſecurirten zum Eyde gehandelt. Es iſt alſo nur übrig, hier zu gedenken, ſo wie es aus den hin und wieder eingerückten Relationen erhellet, daß zwar, der Regel nach, nur von Zeit der erhobenen Klage an das Intereſſe bey einer condemnatoria mitgerechnet; iedennoch ſehr öfters die Gerichts-Koſten, auch die Advocatur- und Procuratur-Ausgaben, zur Erſetzung an den obſiegenden Theil, dem Sachfälligen zuerkannt werden; und nebſt dem auch in dem Fall einer ganz klaren und unläugbaren Sache, worinnen frivole zu Gerichte iſt provociret worden, z. E. einer Havarie, wenn eine durch den beeydigten Diſpacheur aufgemachte Rechnung eingeklaget,

y) ſ. § 221. bey der Handhabung des Rechts im Ober- und Nieder-Gerichte, in der erſten Abtheilung von Gerichten und Rechten.

geklaget, und dagegen nichts erhebliches eingewendet werden mögen, die löbl. Admiralität die Zinſen von Zeit des Verzugs zu bezahlen, den Succumbenten zu condemniren pflege. Immaaſſen, mit namhaft angeführter ſolcher ratione decidendi, am 11 Julii 1748 in Sachen des ietzigen Herrn Senatoris Guilliam Clamers gegen Johann Hinrich Schnittler geſchehen iſt, ſo wie auch in dem § 469. eingerückten caſu ein gleiches ſchon bemerket worden.

§ 594.

Remedia ſuſpenſiva gegen ein Admiralitäts=Urthel.

Wer mit dem Spruche der Admiralität nicht zufrieden iſt, der kann entweder intra fatalia *reſtitutionem in integrum* ſuchen, und einen Correferenten ſich ausbitten; oder immediate ad Ampl. Senatum (immaaſſen keine Reviſion verſtattet wird) appelliren. Und dieſes geſchiehet niemals ſtante pede, ſondern die Appellation muß bey dem p. t. präſidirenden Herrn Bürgermeiſter geſuchet werden. Es mag aber niemand in Sachen, die unter 200 m℥ ſind, dergleichen Appellation in See= und Aſſecuranz=Sachen ſo wenig, als in andern bürgerlichen, interponiren, und Herr Langenbeck hat S. 328. ein præjudicat in Sachen Peter Heuſchen Wittwe, Kl. Appellatin, gegen Hans Jacob von der Poorten, Bekl. Appellanten, angeführet, worinn judicium ſuperius am 8 May 1719 geſprochen hat: daß die Sache, als inappellabel, an hieſiges Gericht nicht erwachſen, ſondern an das Admiralitäts=Gericht hinwieder zu remittiren, und Beklagter die in Appellatorio verurſachten expenſen zu refundiren ſchuldig ſey, bey welchem Urtheil auch, in nachgeſuchter Reviſion durch eine *Confirmatoriam* vom 3 Julii, es iſt gelaſſen worden.

§ 595.

in gleiches ſchon bemerket worden.

§ 594.

…ſiva gegen ein Admiralitäts-Urthel

… Spruche der Admiralität nicht zufrieden i… intra fatalia *reſtitutionem in integr*… …n Correferenten ſich ausbitten; oder … Senatum (immaaſſen keine Reviſion … …lliren. Und dieſes geſchiehet niemals … …die Appellation muß bey dem p. t. … …rgermeiſter geſuchet werden. Es … …en, die unter 200 mℓ ſind, dergleichen … und Aſſecuranz-Sachen ſo wenig, als … interponiren, und Herr Langenbe… …ejudicat in Sachen Peter Heuſchen … …, gegen Hans Jacob von der … …, angeführet, worinn judicium ſuper… …ochen hat: daß die Sache, als inapp… …

auf exceptiones peremtorias, auf Beweis u. d. gl. die Sache nicht wieder ad judicium a quo zu ſchließlicher Ausführung zurückgewieſen, ſondern bis zu definitiva in der obern Inſtanz verfolget: und von deren Spruch kann ſowohl *reſtitutio in integrum*, als Reviſion, nicht aber die Appellation *ad Summa Dicaſteria* interponiret werden.

Ich habe von dieſen remediis ſuſpenſivis einer in dem Ober-Gerichte, in nicht an die höchſten Reichs-Gerichte, nach den Kaiſerlichen Privilegiis, erwachſenen Sachen abgeſprochenen Urthel ſchon bey den Gerichten und Rechten in der erſten Abtheilung § 340. u. f., auch § 348. u. f., und § 352. u. f. alles im Voraus geſaget: und ich wende ſolches nur auf die Handels- und Aſſecuranz-Sachen beſonders darum an, weil es bekannt iſt, daß, obgleich in den beſagten Privilegiis namhaft alle Sachen, Factoreyen, Maſcopey, Bodmerey, Wechſeley, Aſſecuranzen, und ſo auf Rechnungen beruhen, auch ſonſt alle Kaufmanns-Gewerbe und Handel betreffend, für inappellabel, und als bey den höchſten Reichs-Gerichten nicht anzunehmende, vielmehr für nichtig und der unaufhältlichen Execution Senatus unterwürfig zu achten-

eine Temporal-Inhibition zu erſchleichen, und dadurch an-maaßlich der Vollſtreckung der gegen ſie ergangenen Urtheile Einhalt zu machen; die aber hiernächſt, wenn auch in honorem judicii eine Zeitlang darunter nachgeſehen, nach abgeſtatteten rationibus decidendi, oder dem gemeiniglich nur geforderten Berichte, die vorigen Decreta wieder aufgehoben, und die Sache ad Senatum remittiret geſehen, mithin ihren Unfug durch alle von Anfang an und indeſſen verurſachte Koſten wohlverdienterweiſe gebüſſet haben.

§ 596.

Und ſo ging es beſonders in der frivolen Appellation, welche Nicolas Burmeſter in der gegen ihn von **Peter Höckel** eingeklagten Aſſecuranz-Sache, deren ich § 491. erwehnet, an das Kaiſ. Reichs-Cammer-Gericht unternommen hatte. Zu Anfangs erhielte derſelbe nur eine Temporal-Inhibition am 5 Sept. 1732, die aber, auf dringliches deſſen Suppliciren, gegen die wider ihn am 27 Aug. und 3 Oct. per ſententiam verhängte Execution, an eben dieſem 3 Oct. in proceſſus plenarios verwandelt wurde; nach deren Inſinuirung Senatus eine Zeitlang die Sache ſiſtiren ließ, und immittelſt, bey Einſendung der rationum decidendi, in Anſehung des darunter verſirenden Intereſſe publici, den 22 Jun. 1733 einen Bericht anlegte, und den darauf abgegebenen Gegen-Bericht noch ferner interveniendo mit der Wirkſamkeit abfertigte, daß endlich folgende Sententia remiſſoria am 6 Febr. 1737 von dem höchſten Gerichte abgegeben wurde:

In angemaaßter Appellation Nicolas Burmeſters Erben, in actis benannt, wider N. Höckel, iſt die Sache von Amts wegen vor beſchloſſen angenommen, und erkannt, **daß** ſelbige, als eine Aſſecuranz-Sache, **durch vorgenommene Appellation an dieſes Kaiſ. Cammer-Gericht nicht erwachſen**, ſondern an Richtern voriger Inſtanz zu remitti-

1 Anfang an und indeſſen verurſachte ſi
eiſe gebüſſet haben.

§ 596.

eſonders in der frivolen Appellation, welche
er in der gegen ihn von Peter Höckel
Sache, deren ich § 491. erwehnet, a
ammer-Gericht unternommen hatte.
rſelbe nur eine Temporal-Inhibition an
e aber, auf dringliches deſſen Supplicirn,
am 27 Aug. und 3 Oct. per ſententiam
, an eben dieſem 3 Oct. in proceſſu ple-
wurde; nach deren Inſinuirung Senatus
Sache ſiſtiren ließ, und immittelſt,
ionum decidendi, in Anſehung des
tereſſe publici, den 22 Jun. 1733
, und den darauf abgegebenen Gegen
interveniendo mit der Wirkſamkeit d
folgende Sententia remiſſoria am 6 Jul.
Gerichte abgegeben wurde:

öffentlich erkannt worden, hat wohl die erwehnte letzte Interventions-Schrift die überwiegenden Rationes an die Hand gegeben. Denn darinn ſind diejenigen Schein-Gründe aus der Wurzel gehoben, welche die Schwindel-Sucht der Advocaten erdacht hat; und die ich mit der Antwort und Entblöſſung hier anzuführen der Mühe werth halte, weil ſie zur Belehrung derſelben dienen können, was ſie ſich am Ende von dergleichen Appellationen vorſpiegeln mögen, und zu gewärtigen haben, nachdem auch in mehrern Fällen nachher eben derſelbe Ausgang erfolget iſt.

§ 597.

Erläuterung der *Inappellabilit*ät in Aſſecuranz-Sachen an die höchſten Reichs-Gerichte.

Was nemlich (dies ſind Ampl. Senatus Worte) die Advocati bey der Attentirung der Appellations-Privilegien 1) überhaupt, zu ihrem Behelf, von dem favore Appellationum, um die Privilegia de non appellando zu reſtringiren, aus dem jure communi einzuwenden pflegen, das quadriret in dem geringſten Theile auf der Reichs-Stände poteſtatem judiciari-

Und noch weniger können die Rationes, die ſonſt pro laxanda poteſtate appellandi angeführet werden, etwas in Hamburg gelten; als worinn denen Partheyen, in Sachen, worinn nicht ad Summa Dicaſteria entweder ratione Summæ vel qualitatis cauſa appelliret werden kann, nach dem § 113. des jüngſten Reichs-Abſchiedes, extraordinarie das beneficium Reviſionis & Transmiſſionis Actorum verſtattet wird, und es ihnen demnach nie an genugſamer Defenſion fehlet, welche iedoch die vornehmſte Abſicht iſt, warum denen Appellationen ſo groſſer Favor beygeleget wird. So viel auch ferner

2) den vornehmſten Einwurf betrifft, quod illa, quæ in cauſis non appellabilibus incidunt, eatenus recipienda, quatenus per Legem vel Conſuetudinem ab appellandi facultate non ſunt remota; ſo iſt zuvörderſt, nach des Mevii (als Autoris dieſes Satzes) eigenen in part. 3. deciſ. 83. num. 4. gemachten Unterſchied, dieſes nur von dergleichen Incident-Punkten zu verſtehen, quæ a Cauſa principali plane ſeparata ſunt, & ex ſua naturali conditione regulam habent; und approbiret übrigens Mevius ſelbſt das dictum JCtorum, articulum incidentem regulari ſecundum cauſam principalem. Immaaſſen auch der Autor Relationis Cameralis bey dem Deckherr Relat. 3. num. 10. nach ſolchem Unterſchiede von den Appellations-Privilegiis urtheilet, und dabey zur Regel ſetzet: quod ea, quæ incidenter per connexitatem & concomitantiam forſan interveniant, cauſam non reſtringant; principale namque ſemper conſiderandum eſſe, non vero id, quod in conſequentiam venit. Vielmehr iſt es eine nothwendige Folge, daß der judex quæſtionis principalis zugleich auch judex cauſæ emergentis & incidentis ſey. vid. Gothofred. ad Leg. Quoties &c. Cod. de judiciis.

Und

Und wann demnach in cauſa principali die Appellation nach den Privilegiis nicht ſtatt hat, iſt ſolche eben ſo wenig propter continentiam cauſæ in einem Incident-Punkt zu erlauben, und dadurch Gelegenheit zu geben, daß man indirecte alle Sachen, worinn ſonſt die Appellationen verboten, an die höchſten Reichs-Gerichte ziehe, mithin der Stände Privilegia ganz übern Haufen werfe. Denn wenn dieſes erſt zugeſtanden würde, daß man in einer inappellabeln Sache wegen eines ieden ſogenannten Incident-Punkts ſogleich appelliren könne, ſo bliebe keine Sache übrig, die nicht auf dieſe Weiſe appellabel zu machen wäre: und könnte kein Caſus exiſtiren, wo ein Appellations-Privilegium etwas gülte; weil keine Sache, die entweder per Legem Imperii, oder Privilegia Statuum, von der Appellation excipiret worden, ſo beſchaffen iſt, daß man nicht dabey eine cauſam incidentem fingiren und veranlaſſen, inſonderheit gegen den Beweis in dem Proceß, (dies war in dem Höckelſchen Caſu das Crinomenon, ſ. § 491.) wovon doch nicht die Parthey, ſondern der Richter, zu urtheilen hat, etwas einwenden, folglich, nach der zankſüchtigen Partheyen und ihrer Advocaten Principiis, allemal davon appelliren kann.

Alſo dürfte nur einer, zum Exempel, gegen einen von ihm in blanco indoßirten Wechſel-Brief excipiren, daß er ſeinen Namen bloß dem Ausgeber des Wechſels zu Gefallen hergeliehen hätte; ſo würde dieſe Exception ſchon als ein Incident-Punkt angeſehen, und die Sache appellabel gehalten werden, weil hier de dolo die Rede wäre, da der Ausgeber den Wechſel contra datam fidem gemißbraucht hätte. So wird auch zwar das Documentum Aſſecurationis, oder die ſogenannte Police, mit zu den Inſtrumentis *liquidis* gerechnet, und iſt alſo auch hoc reſpectu von der Appellation eximiret. Die Natur dieſes Negotii und Contractus aber

begreift ſo viele Conditiones und Umſtände, daß ſelbige nicht allemal Proceſſu ſummario ſich erörtern laſſen, ſondern öfters weitläuftige Beweiſe nothwendig erfordern, folglich, wenn ein Aſſecuradeur nicht gerne bezahlen will, es ihm an Exceptionen nie fehlet, aus denen derſelbe Incident-Punkte machen, und alſo den Caſum, da das Privilegium de non appellando in Aſſecuranz-Sachen Platz griffe, allezeit evitiren kann. Denn wo ein Aſſecuradeur überall keine Exceptionem hat, da iſt auch keine Klage noch Proceß vorhanden, und braucht es daher keines Privilegii.

§ 598.
Schluß.

Und hiemit ſchlieſſe ich denn auch die zwote Unter-Abtheilung der Handels-Rechte. Ich hoffe, wenigſtens eine ſyſtematiſche Grundlage und Einleitung zum Nutzen der Kaufmannſchaft darinn gegeben zu haben, worauf meine gelehrten Mitbürger ein gröſſeres Gebäude mit Sicherheit aufrichten können; ſo wie es beſonders bey den zuletzt beſchriebenen Aſſecuranz-Rechten, und bey der Ausübung derſelben, durch Sammlung mehrerer Relationen von ſolchen Männern zu wünſchen iſt, welche ſelbſt die Gröſſe ihres Geiſtes und ihrer Wiſſenſchaft und Rechts-Erfahrenheit vermittelſt derſelben bewieſen haben.

Damit aber dem Leſer, der nicht die Muſſe, oder die Abſicht hat, alles auf einmal im Zuſammenhange durchzuſehen, und der von mir etwan bey vorfallender Gelegenheit über dieſen oder jenen hieher gehörigen Artikel des Statuti vom Schiffs- und See-Recht, auch der Aſſecuranz-Ordnung, ſich wollte unterrichten laſſen, die Mühe im Nachforſchen er-

wo ein Aſſecuradeur ...
auch keine Klage noch Proceß ...
her keines Privilegii.

§ 598.
Schluß.

ſchlieſſe ich denn auch die zwote Unter...
Rechte. Ich hoffe, wenigſtens ...
...age und Einleitung zum Nutzen der ...
...n gegeben zu haben, worauf mein...
ein gröſſeres Gebäude mit Sicherheit ...
ſo wie es beſonders bey den zuletzt ...
Rechten, und bey der Ausübung ...
...mmlung mehrerer Relationen von ...
...unſchen iſt, welche ſelbſt die Gr...
...rer Wiſſenſchaft und Rechts-Erf...
...en bewieſen haben.

und See-Tractat, welcher in dieſem Jahre mit der Kron... Frankreich glücklichſt getroffen, unter dem Buchſtaben M ... vorgehen, als der in ſeinem ganzen Inbegriff die Handlunge... Geſchäffte mit dieſem Staate, und die Vortheile und Begün... ſtigungen in Krieges- und Friedens-Zeiten, ſowohl der Hamburgiſchen einheimiſchen Commercirenden, als der in Frankreich aufgerichteten Comtoiren, von welchen ich vorhin gehandelt habe, in ein helles Licht nunmehro geſetzet hat.

Digitized by Google

R 6.

Convention mit Holland, wegen des Herings, 1609. 22 May. Nach dem Original.

Alſoe tot dienſt ende Welſtant van de neeringe van de groote Viſcherye ende den Coophandel daer van dependeerende noodich gevonden is, dat den Haring niet eer gevangen ende in tonnen geſouten worde, dan nae S. Jans daege midtſomer, ende dat t'ſelve nu vele Jaren by die van de voorſs. neeringe in Hollandt ende Weſtvrieslandt dienſtelyck is geobſerveeret, dat oock den Eerbaren Raet der Stadt Hamburch deſelve ordre over eenige Jaren mede goetgevonden, ende by hare burgeren ende ingeſetenen doen obſerveeren heeft, unde dat de Heeren Staten van Hollandt ende Weſtvrieslandt in den name ende ten dienſte van de groote Viſcherye derſelver landen aen de eene, ende den Eerbaren Raet der voorſs. Stadt Hamburch aen de andere ſyde, elckanderen van de vorderen obſervantie der voorſs. ordre volcommelyk willen verſeeckeren, ſo ſyn d'ſelve met een anderen verdragen op te poincten hierna volgende:

I.

Eerſt dat de Heeren Staten voornt binnen hare Landen ende den Eerbaren Radt der Stadt Hamburch binnen hare Stadt ende Jurisdictie van dien, Jaerlyk voor het uytvaren van de Buyſſen ofte Haring-Schepen by openbare publicatie ſullen verbieden, dat niemand eenigen Haring vangen, ende in tonnen ſouten ſal voor de XXVen Juny ſtilo novo, op te verbeurte van den Haring ten behoewe van den weeshuyſe, daer d'ſelve eerſt gebrocht ſal worden, ende ſal denſelven Haring al eer ſe

aen

aen Landt geſlagen wordt met een byſonder wracktey-ken worden gebrant, ende voor St. Jacob niet vercoft mogen worden.

II.

Dat tot executie ende obſervantie van dien binnen Hollandt ende Weſtvrieslandt, mitsgaders binnen de Stadt Hamburgh ende Jurisdiƈtie van dien, ſcheepe toe ſicht genomen ſal worden, dat geenen Haring aen Landt geſlagen worde, ten ſy daer by good een wettige Certificatie van dat d'ſelve nae den XXIIII[en] Juny gevangen, ende binnen den Schepen, daer met die gevangen is, in tonnen geſouten ſy, ofte dat d'ſelve ingebrocht worde met den Schepen daer mede d'ſelve in Zee gevangen is, in welcken gevalle den Stiermann met twee van ſyne bootsgeſellen voor de Magiſtraet ſal compareeren, ende met eede verclaren, dat d'ſelve na den XXIIII[en] Juny voorſs. gevangen ende binnen haren Schepen in tonnen geſouten is.

III.

Dat alle anderen Haring, die ſonder ſoodanich bewys offte Certificatie in de Landen van Holland ende Weſt-vrieslandt, ofte binnen de Stadt van Hamburch ofte Ju-risdiƈtie van dien gebrocht ſal worden, t' ſy vuyter Zee, ofte vuyt eenige andere Landen, geen vuytgeſondert gehouden ſal worden voor ontydigen Haring, ende dat over ſulck daerjegens ſal worden geexecuteert de peyne in't eerſte articule van deeſen geſtelt.

IIII.

Dat den Haring commende met ſoo deuchdelycke certificatie als in't twede articule geſeyt is, binnen de Stadt Hamburch, terſtont ſal mogen worden opgedaen,

 vercoft,

vercoft, ende vervoert, mits dat ſe alvooren thien dagen in haer eerſte peeckel ſal hebben gelegen, ſonder dat t'ſelve om andere redenen ſal mogen worden beleth, geweygert, ofte eenich ſints geretardeert.

Alle welcke poincten hebben de Heeren Staaten voornt ter eener, ende den Eerbaren Raet der Stadt Hamburch ter anderen ſyde beloft, elcks in den haren getrouwelyck ende oprechtelyck te onderhouden, ende by hare onderſaten te doen onderhouden, en d'intereſten die ten eene ende ten andere ſyde by infractie ofte naelatinge van t' geene voorſ. is geleden ſoude mogen worden, opte vormaninge van de geintereſſeerde terſtont te doen repareeren, alles geduyrende ter tyt toe men op een andere ordre met ten anderen ſal ſyn verdragen. Tot verſeeckeringe van alle t'geene voorſ. is, hebben de Heeren Staaten voornt ter eene, ende den Eerbaren Raet der Stadt Hamburch ter andere ſyde, deſe brieven beſegelt, ende deur hare Secretariſſen doen teyckenen den XXII[en] dach in May in't Jaer ons Heeren ende Salichmaackers duyſent zeſshondert ende negen.

S 6.

a) Des Holländiſchen Hering-Wardirers Eyd.

Ich lobe und ſchwere zu Gott dem Allmächtigen, dat ick düſſem Rahde und düſſer Stadt will trew und hold weſen, und in mienem Ampte my oprichtig und trewlick verholden, und will keinen Hering wardieren edder zirckelen in den Schepen, Pramen, edder buten by der Mühren, edder buten der Stadt, ſündern in den Höven, dar he ligt, und nicht in Kelleren, oock ſlietige Upacht hebben, efte de Hering ſy belopen edder kuzeck im

im Buecke; verrottet edder to weeck geſolten, und will keinen Hering op den Bodden zirckelen, he ſy denn rechtſchapen und goet. Up de Packers will ick flietige Acht hebben, dat nene Falſchheit in dem Packen des Herings geſchehe, dat de Peckel reine werde afgetappet, und dat ſe leggen guden Hering op guden, und Wrack up Wrack, und wenn de erſte Hering hier ankumpt und vor gut erkant wird, will ick daran ſyn, dat he mit dubbelden halven Zirckel up den Bodden gezirckelt werde, und will vorher in den Hering taſten bet op den Buckband, und ſchall mit mienem Weten und Willen gar keen Hering ut dieſer Stadt geſchepet efte geföhret werden, he ſy denn vorher beſehen, gewardeeret und gezirckelt worden, darop ick gute Acht hebben, und wenn ick ein anders erfahre, den Toll-Herren anſeggen will, und ſchall vor St. Bartholomäi Abend kein Hering von my vor voll gezirckelt werden, it geſchehe denn mit Conſent E. E. Rahts, und wat vor voll und rechtſchapen Gut erkant werd, darop will ick enen dubbelden Zirckel up den Bodden theen, und up Wrack enen enckelden Zirckel, und da de Holl Gut erkant werd, ſchall he von my mit enen enckelden halven Zirckel up den Staef gezirckelt werden; Wat aver den Marſtrandiſchen Hering belanget, will ick den vullen mit einem halven Mahne baven den Buck-Band, den Mahne den Ende immer hoch; Ick will oock flietige Upacht hebben, dat gar kein Hering ut düſſer Stadt geſchepet edder geföhret werde, oock nicht ut dem einem Schepe verkoft und fort in ein ander Schip geſchepet, noch buten noch binnen Booms, ſündern dat man en bringe in de Stadt, op de Höve, dar he mag von to vörne beſehen, gewardeert und gezirckelt werden, und wenn

ick ein anders erfahre, den Toll-Heeren antögen, damit E. E. Raht nicht möge verkörtet werden in öhrem Tollen; jedoch de Hering, ſo wedderümme na der See geſchepet werd, ſchall damit nicht gemenet ſyn: Jngelicken will ick vor frembde die Lüde kenen Hering köpen, will oock ſo woll als de Hering-Packer den Kooplüden, den Frembden ſo wenig als Borgeren neenen Hering entwenden, ſondern my mit miener Beſoldung und des 1601. Jahres belevenden Verbetering genögen laten, und in allen treulick handelen, ahne einig Anſehen der Perſonen, und gegen einen jeden, na mienem beſten Vermögen, myn Ambt unweigerlick und nüchtern verrichten. So wahr ꝛc.

b) Des Holländiſchen Hering-Packers Eyd.

Jck lave und ſchwere to Gott dem Allmächtigen, dat ick einem E. Rahde und dieſer Stadt will trew und hold ſyn, mit öhrem Beſten umme gahn, und in mienem Ampte my oprichtig und trewlick verholden. Alſo dat ick mögelickes Flietes de Peckel van den Tunnen will aftappen edder aftappen laten, bet an de andere Rege der Dövecke; Jck will ock nicht vorſaetlick Wrack up guden, oock neen helen edder maicken op Vullguet leggen. Oock will ick my holden na den Wardeerer Eyd, dat ick keinen Hering will packen in Kelleren, edder Pramen, edder Schepen, und an der Kayen, ſündern op Höven öffentlick, dat de Köper und Verköper, Packer und Wardeerer können ſehen, dat he uprichtig gepacket werd. Oock will ick de Tonnen evenmätig vull packen, und ümme des Köpers willen de Tunnen nicht altoveel preſſen, edder umme des Verköpers willen nicht altowan

und

und to loes packen, ſündern glieckmätig, ſo hoch de Tonnen-Stäve ſyn, dem einen als dem andern verhogen und packen. Oock will ick, ſo veele my mögelick is, de Tonnen mit Fliete, na Holländiſcher Art, dichte und woll mit 14 Bände binden, unde inſonderheit dat nicht laten, wenn de Koopmann dat van my begehrend is; imgliecken mit Döveken und Spielen woll verwahren, damit deſülvige umme miener Verwahrloſung willen im Verföhrende nenen Schaden nehme und verderve. Ick will my oock an miener Beſoldung laten genögen, und baven dat my nichts to gevende begehren, luet der Vereinigung, de de Koeplüde mit den Hering-Packeren Ao. 1601. upgerichtet hebben; It ſy denn Saecke, dat in künftigen Jahren dorch gemeine Bewilligung der Koep-Lüde Veränderung des Lohns gemaeckt werde: Und will endlick in allen Puncten mynes Ampts my na dem rechten Gebruecke und guter Ordnunge gemete verholden, alſo dat ick mienem Arbeide edder Nalatinge deſſülvigen, nemand, he ſy fremd edder Börger, wetentlick und vorſaetlick to kort doen, edder to weddern handeln will. So wahr ꝛc.

T 6.

Art. XLVII. des Haupt-Receſſes, daß der Herings-Handel eine freye Negoce ſeyn ſoll.

Gleichwie E. E. Rath mit Collegio der Ehrb. Sechsziger, daß der Schottiſche, oder anietzo Großbrittanniſche, Herings-Handel ein freyer Handel ſeyn ſolle, nicht nur veſtgeſtellet, ſondern auch zu demſelben ſowohl, als zu dem Flämiſchen, eigene, von der Schonfahrer-Compagnie nicht dependirende, Packer und

Wracker, nebſt eigenem Zirkel und Mark-Zeichen, conſentiret hat; alſo ſoll auch die Handlung mit dem Nordiſchen, oder Berger Hering, gleichergeſtalten freygegeben ſeyn, und ſothaner Hering, nach dem von E. E. Rath der hohen Kaiſerl. Commißion bereits erſtatteten Referat und Vorſchlag, an einem gewiſſen dazu zu benennenden Ort aus den Schiffen ans Land gebracht und aufgeleget, daſelbſt öffentlich, durch dazu zu beſtellende Wracker und Packer, eingepacket, mithin, daß ſolches geſchehen, die, zu einem offenbaren und ſofort in die Augen fallenden Unterſchied, von Föhren- oder Tannen-Holz dabey zu gebrauchenden Fuſtagien, oder Tonnen, mit einem beſondern Mark und Zeichen behörig bemerket und bezirkelt, und folglich damit, als mit Nordiſchen oder Berger Hering, ſowol in als auſſerhalb der Stadt, ſicher und ohne Betrug gehandelt, auch desfalls das ganze Monopolium, und zwar ſolchergeſtalt, daß einem ieden Kaufmann mit allerhand Sorten von Heringen zu handeln frey ſtehe, aufgehoben, übrigens aber die Klagen ſowohl wegen unrichtiger Packung der Heringe und Schullen, als über unrechte Gewichte des Trahns, durch behufige Verordnungen und Reglemente abgeſtellet.

U 6.

a) Des Groß-Brittanniſchen Hering-Wardirers Eyd, von dem Jahre 1753.

Ich lobe und ſchwere zu Gott dem Allmächtigen, dat ick düßem Rahde und düßer Stadt will trew und

hold

holdt weſen, und in mienem Ampte my oprichtig und trewlick verholden, und will keinen Hering wardieren edder zirckelen in den Schepen, Pramen, edder buten by der Mühren, edder buten der Stadt, ſündern in den Höven, dar he ligt, und nicht in Kelleren, oock vlietige Upacht hebben, ofte de Hering ſy belopen edder kutzeck im Buecke, verrottet edder to weeck geſolten, und will keinen Hering anders als mit dem Zirckel, de ehme gebühret, na ſyner Güde, beides up dem Bodden und am Buecke de Tonnen zirckelen. Up de Packers will ick flietige Acht hebben, dat nene Falſchheit in dem Packen des Herings geſchehe, dat de Peckel reine werde afgetappet, und dat ſe leggen guden Hering up guden, und Wrack up Wrack, und ehr ſe gezirckelet werden, will ick vorher in den Hering taſten bet op den Bueckband, und ſchall mit neemands Weten und Willen gaar keen Hering ut dißer Stadt geſchepet efte geföhret werden, he ſy denn vorher beſehen, gewardeeret und gezirckelt worden, darop ick gude Acht hebben, und wenn ick ein anders erfahre, den Toll-Herren anſeggen wil, und ſchal kein Hering van my vor voll gezirckelt werden, it geſchehe denn mit Conſent E. E. Rahdes, und wat vor voll und rechtſchapen Gut erkannt werd, darop will ick enen dubbelden Zirckel theen, und Wrack einen enckelden Zirckel, und da de Holl Gut erkant werd, ſchall he von my mit enem enkelden halven Zirckel gezirckelt, und alle tiedt dat gekröhnde B. in der Midden des Zirckels gebrennet werden. Ick will oock flietige Upacht hebben, dat gar kein Hering ut dieſer Stadt geſchepet edder geföhret werde, oock nicht ut dem einem Schepe verkoft und fort in einander Schip geſchepet, noch buten noch binnen Booms, ſündern dat man en bringe in de Stadt, op de Höve, dat

he

he mag van to vörne beſehen, gewardeeret und gezirckelt werden, und wenn ick ein anders erfahre, antögen, damit E. E. Rath nicht möge verkörtet werden in öhren Tollen.

b) Des Groß-Brittanniſchen Hering-Packers Eyd, von dem Jahre 1753.

Ick lave und ſchwere tho Gott dem Allmächtigen, dat ick E. E. Rahde und dieſer Stadt will trouw und hold ſyn, mit öhrem Beſten umme gahn, und in mienem Ampte by der Packung des Groß-Brittanniſchen Herings my oprichtig und troulick verholden: Alſo dat ick mögelickes Flietes de Peckel van den Tunnen will aftappen edder aftappen laten, bet an de andere Rege der Dövecke. Ick will oock nicht vorſaetlick Wrack up guden, noch underſchedlicke Sorten van Heringe under einander vermengende leggen. Dock will ick my holden na den Wardeerer Eyd, dat ick keinen Hering will packen in Kellern edder Praamen, edder Schepen, und an der Kayen, ſündern up Höven edder offentlick, dat de Köper und Verköper, Packer und Wardeerer können ſehen, dat he uprichtig gepacket werd. Dock will ick de Tonnen evenmätig vull packen, und ümme des Köpers willen de Tunnen nicht altoveel preßen, edder umme des Verköpers willen nicht altowahn und to loes packen, ſündern glieckmätig, ſo hoch de Tonnen-Stäve ſyn, dem eenen als dem andern verhogen und packen. Dock will ick, ſo veel my mögelick is, de Tonnen mit Fliete dichte und woll binden, unde inſonderheit datt nicht laten, wenn de Koopmann dat van my begehrend is. Imglieckten mit Döveken und Spielen wohl verwahren, damit deſülvige,

vige, umme miener Verwahrloſung willen im Verſöh-rende nenen Schaden nehme und verderve. Jck will my ock an miener beſtimmten Beſöldung laeten genö-gen, und haven dat my nichts to gevende begehren. Und will endlich in allen Punckten mynes Amtes, my na den rechten Gebruecke und guder Ordnung gemäte verholden, alſo datt ick mienem Arbeide edder Nalatinge deßülvigen, nemand, he ſy frembd edder Börger, wetend-lick und vorſatlick to kort doen, edder to weddern han-deln will. So wahr ꝛc.

X 6.*)

a) Jch Endes unterſchriebener Schiffer, auf dem für Rechnung der Königl. octroyrten Altonaiſchen Herings-Compagnie ausgeſandten Fiſcher-Schiffe = = = genannt, habe dato an den Jäger = = = Schiffer = = = übergeben = = = Tonne neu-en Flämiſchen Hering, der nach dem St. Johannes-Tag von meinem Schiffe unter Hittland, an dem Ort, wo die Holländiſchen Herings-Buyſen fiſchen, gefangen und ge-hörig geſalzen worden; ſolches atteſtire hiemit. An Bord des Schiffes = = = unter Hittland, den = =

b) Jch Schiffer = = = = ſchwöre zu Gott dem Allmächtigen, daß die mit dem hier ange-kommenen Jager = = = = anhero gebrachten = = = Tonne neuen Heringe, von den verſchiedenen, der Königl. Däniſchen octroyrten Altonaiſchen Herings-Compagnie gehörigen Buyſen, nach den darüber von den

*) Die S. 33. angeführte Anlage T 6. iſt in X 6. zu verbeſſern.

den Buyſen-Schiffers erhaltenen Certificaten von den d. bis Junii dieſes Jahres, von mir und meinem Schiffs-Volke von den gedachten Buyſen übernommen und anhero gebracht worden.

Y 6. *)

Formular eines Biel-Briefes.

Univerſis & ſingulis cujuscunque Eminentiæ, Dignitatis, Status aut Conditionis fuerint, patentes has literas Noſtras viſuris, lecturis ſeu legi audituris, Nos Proconſules & Senatores Civitatis Hamburgenſis, cum obſequiorum & officiorum Noſtrorum ſtudioſa ac amica declaratione, notum facimus & ſignificamus, quod coram Noſtris Deputatis & Collegis Senatorii Ordinis Tit. Dno N. N. & Dno N. N. ad requiſitionem N. N. perſonaliter comparuerit, honeſtus N. N. Civis Noſter & Naupegus; & mediante juramento corporali ſolenniter præſtito, conſtanter depoſuerit & affirmaverit; hujusmodi navim N. denominatam, cujus harum literarum exhibitor Navarcus N. N. civis Noſter, hoc tempore præfectus exiſtit, a ſe certificante & ſuis operariis ex fundamento hac in civitate pro ratione ſupranominatorum Requirentium Anno - - - conſtructam atque fabricatam eſſe. Ita Deus ſe Certificantem adjuvet, & Sacro-Sanctum ejus Evangelium, abſque dolo malo.

Et quandoquidem hujusmodi depoſitio præmiſſe modo coram Noſtris Deputatis conſtanter facta, documentumque publicum deſuper a Nobis petitum ſit; idcirco Nos ſupradicti patentes has literas conſueto Civitatis Noſtræ Secreto ſcientes communiri juſſimus. Actum d.

Z 6. For-

*) Die S. 59 befindl. Anlage V 6. muß Y 6. ſeyn.

Z 6.
Formular eines See-Paſſes.

Univerſis & ſingulis, cujuscunque Eminentiæ, Dignitatis, Status aut Conditionis fuerint, patentes has litteras Noſtras viſuris, lecturis, ſeu legi audituris, *Nos Conſules & Senatores Civitatis Hamburgenſis*, cum obſequiorum officiorumque Noſtrorum ſtudioſa ac amica declaratione, notum facimus & ſignificamus, quod coram Noſtris Deputatis & dilectis Collegis Senatorii ordinis, S. T. Dn. - - & Dn. - - perſonaliter comparuerit honeſtus vir, - - hujus Civitatis civis, & ſub fide ſummæ veritatis conſtanter depoſuerit, affirmaveritque navim - - nominatam, cujus præſentium literarum exhibitor, - - - civis Noſter, hoc tempore præfectus exiſtit, ad ſe Certificantem, honeſtosque - - - omnes hujus Civitatis cives, pro - - partibus, ac ad honeſtos - - - hujus Civitatis incolas, pro - - partibus, jure dominii proprio ſolummodo pertinere, neminemque alium quicquam juris, in eadem habere, aut prætendere poſſe, abſque dolo malo.

Quamobrem univerſos & ſingulos, ad quos nominatus rector navis atque nautæ, una cum dicta navi ſua & in eam illatis mercibus ac bonis, caſu conſultove pervenerint, officioſe amiceque rogamus, ut iis in fidem, tutelam ac patrocinium ſuum clementer benigneque ſuſceptis, liberam commeationem, negociationem atque converſationem in ſuis regnis, ditionibus, portubus ac territoriis permittant, iisque libertatibus, privilegiis, atque legitimis conſuetudinibus inter cœteras Urbes ſub Germaniæ Hanſæ fœdere comprehenſas Noſtræ quoque

que Civitati donatis libere uti fruique concedant. Nos viciſſim data occaſione id ſummo ſtudio ac ſingulari animorum promtitudine promereri ſtudebimus. In fidem præmiſſorum maiorem patentes has litteras conſueto Civitatis Noſtræ Secreto communiri juſſimus. Actum &c.

Zu Deutſch:

Wir ꝛc. nächſt Erbietung Unſerer willigen Dienſte und freundlichen Gruſſes, einem ieden nach Standes Gebühr, thun kund und bezeugen hiemit für Jedermänniglichen, daß vor Unſern Deputirten und geliebten Mit-Raths-Freunden, Tit. Herrn = = = und Herrn = = = perſönlich gekommen und erſchienen der Ehrbare = = = dieſer Stadt Bürger, (Einwohner) und bey ſeinem geleiſteten leiblichen Eyd zu Gott dem Allmächtigen, und ſeinem heiligen Worte, würklich ſchwerend, beſtändig certificiret, bezeuget und wahrgeſaget habe: daß das Schiff, = = = genannt, welches gegenwärtigen Briefes Zeiger, Schiffer = = = Unſer Bürger, vorietzt führet, ihme, Certificanten, und denen Ehrbaren = = dieſer Stadt Bürgern, für = = Part nicht weniger denen Ehrbaren = = = dieſer Stadt Einwohnern, für = = Part allein eigenthümlich zugehöre, und ſonſt niemand einig Part oder Theil daran habe; ſonder Liſt und Gefährde.

Gelanget demnach hiemit an alle iede, dahin vorgedachter Schiffer, mit berührtem Schiffe, ſeinem Schiffs-Volke und den eingeladenen Güthern und Waaren wird ankommen; Unſere nach eines ieden Standes Gebühr dienſt- und freundliche Bitte: Sie wollen demſelben allen gnädigen, gönſtigen und guten Willen, auch

auch geneigte Beförderung, wo ihm des noth und behuf ſeyn wird, erzeigen und beweiſen, und ihn in Dero Königreichen, Landen, Städten, Ströhmen, Märkten und Häfen löſchen, laden, ſeine Handthierung und Kaufmannſchaft treiben, auch der Deutſchen Hanſee- und dieſer Stadt habenden Privilegien, Frey- und Gerechtigkeiten, fruchtbarlich genieſſen und empfinden laſſen. Solches verdienen, vergleichen und verſchulden Wir um ieden, Standes-Gebühr nach, willig und gerne hinwiederum. Urkundlich haben Wir Bürgermeiſtere und Rath, obgemeldt, Unſer gewöhnliches Stadt-Secret-Siegel hierunter wiſſentlich hangen laſſen. Actum &c. *)

A 7.

Formular eines See-Paſſes auf Grönland.

Univerſis & ſingulis cujuscunque Eminentiæ, Dignitatis, Status aut Conditionis fuerint, patentes has litteras Noſtras viſuris, lecturis ſeu legi audituris *Nos, Conſules & Senatores Civitatis Hamburgenſis,* cum obſequiorum & officiorum Noſtrorum ſtudioſa ac amica declaratione notum facimus & ſignificamus, quod coram Noſtris Deputatis & dilectis Collegis Senatorii ordinis, S. T. Dn. - - & Dn. - - perſonaliter comparuerit honeſtus vir, - - hujus Civitatis civis & mediante juramento corporali ſolenniter præſtito conſtanter depoſuerit affirmaveritque: navim - - nominatam, cujus præſentium litterarum exhibitor Commandeur - - incola Noſter, hoc tempore præfectus exiſtit.

*) Bey Krieges-Zeiten wird das in dem gedruckten Tractat zwiſchen Frankreich und Hamburg von 1769. befindliche Formular gebraucht.

exiſtit, ut hinc in *Groenlandiam* ad capiendas balenas & phocas & illinc huc iter inſtituat, una cum in eam illatis victualibus & inſtrumentis, nec non eis omnibus & ſingulis, utpote lardum, adeps & pinnæ balenarum nec non tergora phocarum, quæ dictus Commandeur ibi præfatæ navi, ut huc transvehantur, iterum imponet, ad ſe Certificantem honeſtosque - - - omnes huius Civitatis cives civiumque viduas, pro - - partibus, & ad honeſtum - - hujus Civitatis incolam, pro - - partibus, jure dominii proprio ſolummodo pertinere, neminemque alium quicquam juris in iisdem habere aut prætendere poſſe; absque dolo malo.

Quamobrem univerſos & ſingulos, ad quos nominatus rector navis atque nautæ, una cum dicta navi ſua, caſu conſultove pervenerint, officioſe amiceque rogamus, ut iis in fidem tutelam ac patrocinium ſuum clementer benigneque ſuſceptis, liberum tranſitum, acceſſum & regreſſum permittant, eosdemque ſibi de meliori commendatos habeant. Quod Nos data occaſione ſummo ſtudio ac ſingulari animorum promptitudine promereri ſtudebimus. In fidem præmiſſorum majorem patentes has litteras conſueto Civitatis Noſtræ Secreto communiri juſſimus. Actum &c.

Zu Deutſch:

Wir ꝛc. nächſt Erbietung Unſerer reſpective willigen Dienſte und freundlichen Gruſſes, einem jeden nach ſeines Standes Gebühr, thun kund und bezeugen hiemit für Jedermänniglich, daß vor Unſern Deputirten und geliebten Mit-Raths-Freunden, S. T. Herrn - - und Herrn - - perſönlich gekommen und erſchienen ſey der Ehrbare - - dieſer Stadt Bürger,

ger, und bey ſeinem geleiſteten leiblichen Eyde, zu Gott dem Allmächtigen und ſeinem heiligen Worte würklich ſchwerend, beſtändig certificiret, bezeuget und wahrgeſaget habe, daß das Schiff, = = genannt, welches gegenwärtigen Briefes Zeiger, Commandeur = = Unſer Bürger (Einwohner) vorietzo führet, um damit von hinnen nach Grönland (nach der Straſſe Davis) auf den Wallfiſch- (und Robben-) Fang, und von dannen wieder anhero zu ſegeln, ſamt dem Fleth, und was beſagter Commandeur daſelbſt an Speck, Trahn, Bahrten (und Robben-Fellen) einladen und anhero bringen wird, ihme, Certificanten, und = = propre und eigenthümlich zugehörig ſeyn, und ſonſt niemand einig Part oder Theil daran habe; ſonder Liſt und Gefährde.

Gelanget demnach hiemit an alle und iede, denen dieſer Unſer offener Brief vorgezeiget, und damit erſuchet werden mögten, Unſere, nach eines ieden Standes Gebühr, dienſt- und freundliche Bitte: Sie wollen vorbeſagten Commandeur mit gedachtem Schiffe, iedes Orts, auf der Hin- und Herreiſe, frey, ſicher, ungehindert und unaufgehalten paß- und repaßiren, ihme allen gnädigen, günſtigen und guten Willen, auch geneigte Beförderung, wo ihm des noth und behuf ſeyn wird, erzeigen und beweiſen, und ihn ſonſten der allgemeinen Sicherheit fruchtbarlich genieſſen und empfinden laſſen. Solches verdienen, verſchulden und vergleichen Wir um einen Jeden, Standes Gebühr nach, willig und gerne hinwiederum. Urkundlich haben Wir Unſer gewöhnliches Stadt-Secret-Siegel unter dieſen Brief wiſſendlich laſſen hangen. Actum &c.

B 7.

a) Formular einer Certe-Partie.

Kund und zu wiſſen ſey hiemit, denen daran gelegen, daß an zu Ende geſetztem dato zwiſchen dem Hrn. = = Kaufmann allhier, als Befrachtern, an einem, dann dem Ehrſamen Schiffer = = führende das Schiff = = genannt, = = Laſt groß als = = am andern Theil, eine aufrichtige, und zu Recht beſtändige, Certe-Pertie geſchloſſen worden, auf Maaß und Weiſe, als folget:

Daß oberwehnter Schiffer, nachdem er ſein Schiff mit guten Ankern und Tauen, wie auch allen andern zu bevorſtehender Reiſe benöthigten Geräthſchaft verſehen haben wird, allhier mit eheſtem = = Laſt = = von Hrn. = = Befrachtern einnehmen, und mit dieſer ſeiner Ladung unter dem Geleite Gottes bey erſtem guten Wetter und Winde recta nach = = ſegeln, allwo glücklich arriviret ſeynde, er in zwanzig bequemen Werk-Tagen geloſſet, und alsdann von ſeiner Reiſe frey und entſchlagen ſeyn ſoll. Nach glücklichem Arrivement und wohl conditionirter Lieferung ſeiner inne habenden Ladung hat der Schiffer von ieder allhier eingenommenen Laſt zu empfangen = = Thlr. benebſt = = Thlr. zum Kaplacken und = = Priem-Geld, welche ihm ohne Verſäumniß und Aufhalten unweigerlich bezahlet und entrichtet werden ſollen. Was aber der Schiffer über die = = Laſt allhier an Stück-Güthern möchte bekommen und einnehmen, ſoll vor ſeine eigene Rechnung ſeyn. Mit Havarie und Pilotage ſoll es nach coutume und uſance von See gehalten werden; welches alles, wie ob ſtehet, beede Parte einander bey Verpfändung

dung ihrer Haab und Güther, in ſpecie des Schiffes und ſeiner Geräthſchaft, veſt und unverbrüchlich zu halten mit Hand und Mund angelobet, rechtliche beneficien dabey wohlbedächtlich renunciirende, alles getreulich und ſonder Gefährde. So geſchehen in = = den = = Anno

b) Formular eines Connoſſements.

Ick - - - Schipper van't Schipp, genaemt - - gereed leggende - - om met den eerſten goeden Wind, dien God verleenen ſal, te ſeylen naer - - alwaer myne reghte ontladinge ſyn ſal, bekenne ontfangen te hebben onder den Overloop van myn Schip, van U - - al droog, well geconditioneert, ende gemerckt met dit voorſtaende Merck. Het welcke ick belove te leveren (indien God my behouden reiſe verleent) aen - - of aen ſyn order; mits betalende voor Vracht - - en de Havarie naer de Coſtuime van der See. Om te voldoen dat vooſz. is, verbinde ick my ſelven, al myn Goud, en myn voorſz. Schip met ſyne toebehooren. In kenniſſe der waerheit heb ick drie Connoſſementen onderteikend van een inhoud; het een voldaen, ſynde de andere van geener waerden. In - - den - - Anno

C 7.

Chur-Hannöveriſche Strand-Verordnung.

Wir, Georg, von Gottes Gnaden, König von Groß-Brittannien, Frankreich und Irrland, Beſchützer des Glaubens, Herzog zu Braunſchweig und Lüneburg, des Heil. Römiſchen Reichs Erz-Schatzmeiſter und Chur-Fürſt, fügen hiemit zu wiſſen: Demnach Wir mit ungnädigſtem Misfallen vernehmen müſſen, daß, ohnge-

 achtet

achtet von Unſerer Brem- und Verdiſchen Regierung in denen meiſten Marſch-Diſtricten Unſers Herzogthums Bremen, auf Unſern gnädigſten Befehl ernſtliche Verordnungen ergangen, daß das an ein und andern auswärtigen Ort annoch obtinirende Barbariſche Strand-Recht gänzlich aufgehoben und abgeſchaffet, mithin alle Vergewaltig- und Beraubungen derer geſtrandet- oder ſonſt verunglückten Schiffe verboten ſeyn ſollen, denenſelben dennoch die ſchuldige Folge nicht geleiſtet, ſondern im Gegentheil, wann ein dergleichen unglücklicher Caſus ſich ergiebet, die antreibende reedloſe Schiffe nicht allein von den Altonaern, Blankeneſern, Helgeländern und andern, ſondern auch ſogar von Unſern eigenen Unterthanen in gedachten Marſch-Landen Unſers Herzogthums Bremen angefallen, die etwa darauf noch befindende Menſchen und Schiffs-Volck mit Gewalt davon getrieben, das Schiff in Stücken gehauen, die Waaren und Güther heraus genommen und Preiß gemachet werden; Wir aber dieſem unchriſtlichen, und anbey zu höchſter Gravation und Ruin des Commercii gereichenden Unweſen länger nachzuſehen, oder es zu dulden, in keine Wege gemeinet ſeynd.

Als verordnen, wollen und befehlen Wir hiedurch ernſtlichſt, daß alle und jede Unſere Unterthanen von Adel- und Hausmanns-Stande derer Marſch-Diſtricte, an Unſern Flüſſen, als der Elbe, Weſer und dem Watt Landes Wurſten belegen, zwar gehalten ſeyn ſollen, dergleichen verunglückt- und ungeſtrandeten Schiffen, es ſeye, daß das Unglück innerhalb Unſerer Jurisdiction geſchehe, oder auch eine dergleichen Wracke mit darinn befindlichem Guth und Waaren durch Waſſer und Wind dahin getrieben werde, auf geſchehendes Anſuchen, oder

zu

zu gebendes Signal, von dem annoch darauf befindlichen Schiffs=Volk, erheiſchender Nothdurft und äuſſerſter Möglichkeit nach, alle Hülfe und Rettung zu leiſten, und ihnen beyzuſpringen.

Verbieten aber im Gegentheil bey Leib= und Lebensſtrafe allen und ieden Unſern Marſch=Unterthanen, von was Stand und Condition dieſelben ſeyn mögen, ohne expreſſe Permiſſion des Schiffs=Captaine, Steuermannes, oder andern auf dem verunglückten Schiffe annoch übrigen Schiffs=Volkes, unter was Prätext ſolches auch geſchehen möchte, demſelben an Bord zu fahren oder zu kommen, noch weniger von Tau= und Tackel=Werk, Segeln, Ankern, oder allen andern, wie es Namen haben mag, etwas los zu machen, und am allerwenigſten das geringſte von dem darinn befindlichen Guth zu ſich und mit vom Schiff weg zu nehmen, und ſolches alles zwar, wann ſelbiges auch auf dem Grund ſitzen, oder löchericht geworden, oder auch voll Waſſers ſeyn ſollte; es wäre dann, daß, oberwehntermaaſſen, die auf dem Schiff noch vorhandene Leute ſolches ausdrücklich verlangten oder um Hülfe anſuchten.

Diejenige nun von Unſern Unterthanen, welche ſolchergeſtalt an Bord des verunglückten Schiffes, zu deſſen Salvirung, gelaſſen werden, ſollen gleichwohl nichts darauf, als mit Verwilligung dererjenigen, welche ſie dahin zu kommen gebeten, bey Strafe des Karrenſchiebens und Condemnirung zur Arbeit an denen Feſtungs=Bauen, vornehmen oder veranſtalten. Würde ſich aber iemand unterſtehen, an der Perſon des Schiffs=Capitains, Steuermannes oder andern Schiffs=Volcks, entweder auf dem Schiffe ſelbſt, oder an Land mit Gewalt oder Dräuung, oder auch dem Schiff und deſſen Ladung

 durch

durch Hinwegnehmung eines Ballen, Kiſten, Tonnen oder andern Guts, wie es Namen haben mag, ſich zu vergreiffen, ſo ſoll derſelbe ohnnachbleiblich am Leben geſtrafet werden. Sollte, wie dem Vernehmen nach dann und wann geſchiehet, ein dergleichen reedloſes Schiff, ohne daß iemand von Menſchen darauf befände, an einem Ort Unſerer Jurisdiction antreiben; So befehlen Wir gleichmäſſig allen und ieden geſammter Unſerer Marſch-Lande Eingeſeſſenen, wie auch Teich-Greſen, Richtern und Teich-Geſchwornen, hiedurch ernſtlichſt, daß, welcher von ihnen, inſonderheit aber der oder diejenige, auf deren Fundo und Lande ein dergleichen Schiff zu ſitzen kömmet, ſolches am erſten gewahr werden, bey höchſter und ohnnachbleiblicher Strafe, gehalten und verbunden ſeyn ſollen, dieſen Vorfall Angeſichts bey des Orts Obrigkeit anzumelden und zu erkennen zu geben; welche dann auch hiedurch angewieſen und befehliget werden, ohne den geringſten Verzug die Anſtalten zu verfügen, damit ein dergleichen Schiff oder Wracke in ſichern Haven oder andern behaltenen Ort gebracht und angeleget, die Waaren und Güther, um deren Verderb zu verhüten, unter einer accuraten und allenfalls endlich zu beſchwerenden Deſignation gelöſchet, und nebſt der Schiffs-Geräthſchaft, ſo viel ſich vorfindet, an einem bequemen und verſchloſſenen Orte deponiret werden, damit alles zuſammen an die Eigener, wann bey Unſerer Brem- und Verdiſchen Regierung ſie ſich gemeldet, und desfals genugſam legitimiret, gegen ein billigmäſſiges Berg-Lohn abgefolget werden könne.

Alsdann aber auch die Erfahrung gegeben, daß die Blankeneſer, Altonaer, Helgeländer und andere, bey ſolcherley unglücklich- und betrübten Zufällen die gröſſe-

ſten

ſten Inſolentien und Spolirungen derer reedloſen Schiffe verüben, ja ſich nicht entſehen, ſelbige ſogar in Unſerer Jurisdiction und Territorio zu betreiben:

Als werden alle Obrigkeitliche Perſonen und Beamte in Unſern Marſch-Diſtricten ſamt und ſonders hiedurch inſtruiret und befehliget, in ſolchen vorkommenden Fällen auf dergleichen Piraten wohl Achtung geben zu laſſen, und wann ſie ſolcherley Exceſſe und Violentien, in Unſerer Jurisdiction noch weiter zu begehen ſich unterfangen ſollten, durch aufgebotene Mannſchaft vom Lande, wie auch Zuziehung derer in alldortiger Gegend einquartierten Reuter, ſie anzugehen, das geraubte abzunehmen, ſich ihrer Ever und Fahrzeuge, wie auch Perſonen, zu bemächtigen, zur gefänglichen Haft an Land zu bringen, und davon alſofort an Unſere Regierung zu Stade Nachricht zu geben, da man, was die allgemeine und See-Rechte, wegen Beſtrafung ſolcherley Piraten und Räuber verordnen und ſtatuiren, an ihnen zu exequiren nicht ermangeln wird.

Damit nun niemand mit der Unwiſſenheit ſich zu entſchuldigen Urſach habe; So befehlen Wir hiemit gnädigſt, daß dieſe Unſere ernſtliche gemeinte Verordnung und Patent nicht allein von denen Canzeln in denen Marſch-Diſtricten Unſers Herzogthums Bremen abgeleſen, ſondern auch an denen gewöhnlichen publiken Orten affigiret, und zu iedermanns Wiſſenſchafft gebracht werde.

Wornach ſich auch diejenige, ſo es angehet, alſo gehorſamlich zu achten und vor Schaden zu hüten haben. Geben Stade den 1ſten May, 1724.

D 7.

Buxtehuder und Stadiſche Receſſe wegen der Strand-Gränze, von 1587 und 1692.

a) Zu wißen. Nachdeme hiebevorn zwiſchen dem Ertzſtiffte Brehmen vnndt gemeinen Stenden deßelben an einem; vnnd einem Erbaren Radthe der Stadt Hamburgk anders theilß, Anno ꝛc. Der wenigern Zahl Sechß vnnd Achtzigk, den Fünf vnd Zwantzigſten Octobris, vnter anderen ſtreitigen Punkten, ſo, vermöge eines ſonderbahren Receſſes, güttlich ſeindt verglichen, verabſcheidet, vndt vertragen worden, daß auf den negſtkünfftigen Früheling, des Sieben vnndt Achtzigſten Jahres, ein Schiff, zu ende des Robbenſandes, gelegt, vnndt durch beiderſeitz verordnete, daß Compaß geſazt, Vnndt alſo endtlich ein ſtrich, ſo woll zu Waßer alß zu Lande deſigniret vnndt verordnet werden ſolle, damit beide theile, ſich in ſtrandung der Schiffe vnndt Berggeldes, darnach zu richten haben Kondten ꝛc.

Daß dann ſodanen Abſchiede zu Folge, von wegen höchſtermelttes Ertzſtiffts, vnndt eines Erbaren Rathes, Ihre deputirte vnnd Verordnete, ſich des Siebenden tages Auguſty, Anno Sieben und Achtzig, Verglichen, ein Schiff zu ende des Robbenſandes gelegt, auch auf die Geeſt an einen gewißen Orth, auf der Norder ſeithen, an der Ockſtederbeke, da darnacher ein groſßer Stein, darauf das Compas gehawen, aufgerichtet werden ſolle, Das Compas geſezet, Vnndt gleich daßelbige, auf ermeltes Schiff gerichtet Vndt befunden; Das die Schnede Von der Dühne, vndt in Künftig dem aufgerichteten Steine abe, geſtracks nach dem Robbenſande zu, dem Striche Northweſt zu Weſte gehalten, wellicher ſtriche dann zu

ewigen

ewigen Zeiten, die rechte Scheidung zu Waſßer zwiſchen denen Ertzſtiffte Brehmen, vnndt dem Ampt vnndt Hauſe Ritzebüttel ſein vnnd bleiben, vnndt ein ieder Theil, ſo darnach in ſtrandung dero Schiffe, vnnd Aufhebung des Berggeldes, richten ſolle vnnd wolle. Darbey dann auch fernner verabrehdet, vnndt von den Abgeordneten, wegen eines Erbaren Radths eingegangen, vnndt bewilliget worden, Das darnacher vnnd gleich von ſtundt an, ſo balt Wetters halben müglich, ein Erbar Radth auf ſeinen Vncoſten, einen Hohen groeſßen gehauwenen Stein, darauf zum Zeichen dieſe verglichene Sehe vnd Waſßerſcheidung, das Compas vnnd ſonderlich der ſtrich Northweſt zu weſte gehauwen, an obgemeltten Orth, auf die Geeſte, in Beyſeyn der Bremiſchen aufrichten, vnnd feſt in die Erde mauren laſßen ſolle, damit man zu jeder Zeitt, wann es die Nothdürft erfürdert, bey dieſen auf den Stein gehauwenen Strichen, oder ſonſten da der Stein verglitten, die Striche außgehauwen oder vergehen würden, auf denſelbigen das Compas ſetzen, Vnndt dahero wiſßen müge, an welcheres ſeiten, die geſtrandete Schiff oder Gütter angeſchlagen; Des zu Vhrkundt der Warheit vnnd feſter Haltung obgedachter Puncten, ſeindt dieſer Receſſe, zwey, eines lauths aufgerichtet, vnndt mit eines Erwürdigen Bremiſchen Thumb Capituls, vnndt eines Erbaren Radthes zu Hamburg Inngeſiegelen beueſtigett, vnndt einem ieden Theile, ſich darnach zu richten, einer daruon mitgetheilet worden.

Verhandelt beim Ockſtederbeke vnnd zu Bernſche am Siebenden vnndt Achten tage Auguſti, Anno ꝛc. Der wenigern Zahl Achtzig vnnd Sieben.

b) Demnach über die im vorigen Seculo in Annis 1586. und 1587. zwiſchen dem damahligen Ertz-

Stifft

Stifft nunmehr Hertzogthum Bremen und der Stadt Hamburg, zu Buxtehude und Bernſch errichtete Vergleiche in einen und andern darinn enthaltenen puncten, unter andern auch wegen der Grentze, und in Specie wegen der Strand-Gerechtigkeit, und Erhebung des Berge-Geldes von geſtrandeten Schiffen zwiſchen dem Lande Wurſten, und dem Ampte Ritzebüttel, allerhand Irrungen und Turbationes ſowol der Strandung, als eines ſtreitigen Anwachſes und deßen Bewendung halber, entſtanden, worüber in vorigen Zeiten beyderſeits verſchiedene Tagefahrten und Handlungen vorgeweſen, nach ſelbigen allen und zuletzt aber Ao: 1674. von Ihrer Königl. Majt. desfalls denen damahls zu derſelben abgefertigt geweſenen Abgeſandten bemelter Stadt Hamburg eine gewiße allergnädigſte Reſolution ſub dato den 26. Novembr: dahin ertheilet worden, daß es bey denen in Annis 1586. und 1587. aufgerichteten Verträgen, ſein Verbleiben haben, und Dero Bremiſche Regierung in damahls Künftigen Vor-Jahre auf erſtes Erinnern und Anfordern Burgermeiſter und Rath der Stadt Hamburg, einige aus ihrem Mittel und andere dazu geſchickte Leute deputiren, und im Monat Mayo einen tag zeitig benennen ſollte, auf welchen ſelbige mit der Stadt Gevollmächtigten in rem præſentem gehen, und nach dem Vertrage, das Compaſſ einrichten, und zu Folge dem, nach ſolcher norme billig und Recht befundenen Striche, der ſtreitige Anwachs getheilet, und durch einen Graben, Steine oder Pfähle die limites geſetzet werden, damit in Strandung und Entrichtung des Berge-Geldes ein jedes Theil ſich wiße darnach zu richten, und zu ewigen Tagen die Scheide und Gräntze zu Waßer und Lande ſeyn und unverrücket bleiben möge;

beregte

beregte Königl. Reſolution aber wegen bald darauf erfolgten Krieges-Unruhe, auch, obgleich nach Ceſſirung derſelben, und bey wieder erhaltenen Frieden höchſtermelte Ihre Königl. Majt. der Königl. Regierung in der extraordinaire derſelben ertheilten inſtruction vom 10. Septembr. Ao. 1683. wegen ſolcher Irrung auf einige expedientien unter andern mit Bedacht zu ſeyn, gnädigſt committiret, dennoch wegen anderer vielfältigen Verhinderungen und incidentien biß ietzo zu ihrem effect nicht gelanget; So hat die jetzige anher deputirte Königl. Commiſſion auf erhaltenen Gnädigſten Befehl, die in bemelter Inſtruction enthaltene puncte, ſoweit ſolche noch nicht abgethan, aller Möglichkeit nach, zugleich mit abzurichten, ſich deßfalls mit denen unter andern auch zu ſolcher Angelegenheit anhero abgefertigten und bevollmächtigten Herren Abgeſandten wohlgemelter Stadt zuſammen gethan, und die Anſtalt verfüget, daß durch einige ſowoll Ihres Mittels, als auß der Königl. Regierung darzu verordnete Deputirte und wollgemeldte Herren Abgeſandte, nach Anleitung obgemelter Königl. Reſolution am 18. negſtverwichenen May der Orth de novo in Augenſchein genommen, nach denen hinc inde dazu gebrauchten, und unter ſich übereinkommenden Compaſſen, der zu determinirender Strich von dem auf der ſogenannten Dühne, laut Eingangs gemeldter Verträge, aufgerichteten Steine an, gerade nach Nord weſt zu Weſten, auf den ſogenannten Robber ſand zu, durch den Alten und Neuen Anwachs, mittelſt adhibirung eines wohlerfahrnen, im Hertzogthumb Bremen alhier geſeßenen und in Königl. Beſtallung ſtehenden Landmeßers, gezogen, und zu einer hiernegſtigen Grentze wegen etwaniger künfftigen Stran-

dung

dung geſetzet, ſolche Grentze und Scheidung auch durch drey große Marckſteine von jenſeit der Oxſterbache an, über den quæſtionirten und allein ſtreitigen Neuen Anwachs, bis an den Strand, zu künftiger Nachricht, auf ſich begebende Fälle, vor der Hand gezeichnet, dabey aber Stadtſeiten vorbehalten worden, daß wann die Königl. Ratification erfolget, den pro termino gezogenen Strich ferner durch einen Graben, Pfähle, oder wie es ſonſt dienlich befunden werden möchte, völlig zu perfectioniren, und zu bewerckſtelligen. Nachdem aber bey vollendeter Beſichtigung und determinirter Scheyde ſich einige an beregtem ſtreitigen neuen Anwachß und deßen Betreibung Intereſſirte auß dem Lande Wurſten angegeben und beregter Bezeichnung und Theilung daher hauptſächlich contradiciret, weilen angeregter Vertrag de Anno 1586. disponiret, daß der Oxterbach die Scheyde zu Lande, biß in die See ſeyn und gehalten werden ſolle, gleichwie der zu machende Strich nach dem Robber Sande zur Scheidung zu Waßer wegen der Strandung bezeichnet oder geordnet worden, alſo daß, was auf der Süderſeite belegen, denen Wurſtern, auf der Norder ſeite aber dem Ampte Ritzebüttel gehören ſollte, ſich auch dabey auf eine undenckliche poſſeſſion der Betreibung beſagten Neuen Anwachſes mit ihrem Vieh beziehen wollen; man aber bey näherer Unterſuchung ſolches erregten Zweiffels befunden, daß Hamburgiſcher ſeiten ſehr wahrſcheinlich ſowoll durch den undunckelen Einhalt vorberegten Vergleiches, und eine producirte Alte Anno 1594. lange vor beregten Streite bereits verfertigte Land-Charte, ſondern auch durch ein Ao. 1662. von beyden ſeiten veranlaßetes Zeugen-Verhör beygebracht, daß der Oxſter-Bach zur Zeit des errichteten Ver-

Vertrages, einen andern Ausfluß in die See, nach Nordweſt zu Weſten müße gehabt, und nachgehends ſeinen jetzigen Cours aus dem Süden inß Norden verändert haben, die allegirte immemorial Poſſeſſion der Wurſter Intereſſenten auch, nach Ausweiſung verhandener Acten, ſich nicht geruhig befunden, ſondern Hamburgiſcher ſeiten per actus contrarios und durch proteſtationes, auch Negotiationes bey der Königl. Regierung und ſonſt, man ſich jederzeit dawieder verwahret, So hat man Commiſſions Seiten mit Zuziehung des Cantzeler von Ehrenburgs, alß welcher beregter Beſichtigung mit beygewohnet, der Stadt Hamburg intention für mehr begründet anſehen müßen, und ſolchemnach kein Bedencken gehabt, das von dem gezogenen Striche in Norden belegene, und ihrem unſtreitigen Lande Jure Alluvionis accreſcirte Stücke des quæſtionirten Neuen Anwachſes für ein dem Ampte Ritzebüttel zuſtehendes Eigenthumb zu halten, und es demnach darunter bey mehrgemeldter König. reſolution und deren Einhalt allerdings zu laßen, auch zu deßen Uhrkundt dieſen gegenwärtigen Receſs mit vorberegten Herren Abgeſandten, iedoch auf vorhergehende allergnädigſte approbation und Genehmhaltung ſowohl Ihrer Königl. Majtl. als auch nachmahliger Ratification Ihrer Herren Committenten zu vollenziehen. Stade 6. Juny Anno 1692.

Hinrich Horn, (L. S.) N. Bielcke, (L. S.) J. R. v. Owſtien. (L. S.)

Wolder Schele, D. Synd. in Abweſenheit des Hl. Lucæ von Boſteln D. Synd: (L. S.)

Hieronymus Sillem. (L. S.)

E 7.

Vollmacht zur Reclame in Bergungs-Fällen.

Wir Bürgermeiſter und Rath der Stadt Hamburg thun kund und bezeugen hiemit vor iedermännig-lich, daß vor uns perſönlich erſchienen ſind die Ehrbaren N. N. und N. N. dieſer Stadt Bürger, Einwohner und Handels-Leute, als Deputirte der Intereſſenten des von Marſeille anhero deſtinirten, von Capitain N. N. als Schiffer geführten und in dem Einlaufen der Elbe nordwerts der Weſter-Tille leider verunglückten Schiffs, genannt le Francq, und deſſen Ladung, und haben die von einem hieſigen geſchwornen Notario N. N. conſigil-lirte, in ſeiner Gegenwart unterſchriebene Vollmacht, welche die Intereſſenten des beregten Schiffes und deſ-ſen Ladung den Comparenten ſolcherhalben ertheilet, in Originali produciret, mit Bitte, darnach zuförderſt von einem unſerer Secretariorum ihnen eine vidimirte, dem Originali gleichlautende, Abſchrift zuzuſtellen, und dem-nächſt, von Obrigkeits wegen, ſie mit einem beglaubten Atteſtato zu verſehen, daß, nach beſagter, von ihren Man-dantibus in forma conſueta ausgefertigter und unterzeich-neter Vollmacht, man ihnen, als deren Mandatariis und Gevollmächtigten, bey anzuſtellender Reclame der aus dem beregten Schiffe geretteten Güther und Geräth-ſchaften, völligen Glauben zuſtellen, ihnen, gegen Erle-gung eines billigen Berg-Lohns, ſolche gerettete Gü-ther und Geräthſchaften, oder das daraus gelöſete Geld, einhändigen, und ſie ſonſt in allem als ihre Mandantes ſelbſt anſehen und achten möchte.

Wann Wir nun, dieſem ihren Geſuch zu deferiren, um ſo weniger Anſtand haben nehmen mögen, als ſie, De-

putirte,

putirte, auf ihren uns geleiſteten Eyd und Pflichten, und ſonſt nach Zeugniſſe ihres chriſtlichen Gewiſſens bezeuget haben, daß, nach eingezogener möglichſt genauen Nachricht, auſſer denen in der Original-Vollmacht benannten Perſonen, ſie keine mehrere Intereſſenten, welche an der Reclame des vorberegten Schiffs und deſſen Ladung Theil nähmen, wüſſten; ſie, Deputirte, aber iedoch zum Ueberfluß, nach von ihnen geſchehenem Empfang der geretteten Güther und Geräthſchaften, iedermänniglich durch die öffentlichen Zeitungen, zu Wahrnehmung ſeines Rechtes, gebräuchlichermaaſſen provociren, auch in Anſehung der Legitimation dasjenige, was die Rechte und der Kaufmanns-Styl mit ſich brächten, ſorgfältigſt beobachten würden, und dann ſie, Deputati, allhier an der Börſe wohlbekannte und renommirte Perſonen ſind: als haben wir, nächſt geſtatteter und aufgegebener Vidimirung der Original-Vollmacht durch einen der Herren Secretariorum dieſer Stadt, vorbemeldte N. N. und N. N., als Deputirte der Intereſſenten an dem verunglückten Schiffe le Francq, allen reſpective hohen Regierungen, Cammern und Obrigkeiten, bey welchen ſie ſich zu melden haben mögten, beſtermaaſſen dahin empfehlen wollen, daß ihnen, den Deputirten, bey anzuſtellender Reclamir- und Vindicirung der geborgenen Güther und Geräthſchaften, als Leuten, die das gemeinſchaftliche Intereſſe aller und ieder, Theil daran habenden, ſorgfältigſt auf ſich genommen, völliger Glaube möge beygemeſſen werden. Allermaaſſen ſie, Deputirte, nebſt dem, gleich ihnen von jenen geſchehen, zu aller rechtlichen Indemniſirung eines ieden vor uns ſich anheiſchig gemacht haben.

Zu Urkund deſſen haben Wir, Bürgermeiſter und Rath

obgemeldt, unſer gewöhnlich Stadt-Secret-Siegel hierunter drucken laſſen. Actum &c.

F 7.

a) An Ihro Königl. Majeſtät zu Dännemark, Norwegen ꝛc. ꝛc. erlaſſenes Schreiben Senatus Hamburgenſis, d. d. 9 Octob. 1754.

Ew. ꝛc. erkühnten wir uns in einem allerſubmiſſeſten Schreiben vom 26 April dieſes Jahrs das Anliegen der Intereſſenten des am 3 April im Auſſegeln auf die Elbe auf einen Sand gerathenen Schiffes, die Jungfrau Agatha genannt, im allerunterhänigſten Reſpect vorzutragen, und Ew. ꝛc. Gnade und Hülfe in dieſem ſie betroffenen Unfall, zur Erleichterung ihres ſo beträchtlichen Schadens, ihnen allerdemüthigſt zu erbitten. Bis daher haben Ew. ꝛc. allergnädigſten Reſolution wir in allerſubmiſſeſten Vertrauen, wiewohl umſonſt, entgegen geſehen, und wir würden es nicht wagen, Ew. ꝛc. aufs neue deswegen zu behelligen, wenn wir nicht, dem dringenden Bitten vorgedachter Intereſſenten pflichtmäßig Gehör zu geben, uns verbunden achteten, und nicht völligſt überzeugt wären, daß Ew. ꝛc. was wir hierunter vornehmen, in Gnaden zu bemerken, nach Ihro weltgeprieſenen Clemence geruheten. Es iſt nemlich an dem, daß, nach geendigtem Verkauf aller geborgenen Güther, das dritte Theil des gelöſeten Geldes den Bergern nunmehr ſoll ausgekehret werden; und vielleicht haben ſie bereits wirklich ein anſehnliches davon empfangen. Dieſes dritte Theil, deſſen ſich die Berger, als ob es ihnen ohne allen Zweifel iedesmal gebühre, anmaaſſen, würde,

nach

nach Maaßgebung der Auctions-Regiſter, im gegenwärtigen Falle ſich bey 35000 m℥ belaufen, eine Summe, die dem ohnehin überſchwenglichen Schaden der Eigenthümer ſo unerträglich, als für die, von den Bergern diesmal ohne Leibes- und Lebens-Gefahr angewandte, Mühe ungemeſſen iſt. Ew. ꝛc. haben wir bereits in unſerm erſten allerdevoteſten Schreiben die beſonderen, und in gewöhnlichen Strandungs-Fällen nicht vorkommenden, Umſtände, womit der Unfall, welcher dieſem Schiffe begegnet, begleitet geweſen, vorzuſtellen allerſubmiſſeſt uns erkühnet: und wir dürfen dem glaubwürdigen Bericht unſers Inſpectoris über das Lootsweſen, der in den erſten Tagen ein Augen-Zeuge von dem Vorgegangenen abgegeben, eine allergnädigſte Aufnahme im unterthänigſten Reſpect verſprechen, welchen wir anzuſchlieſſen uns nicht entbrechen können, die bereits angeführten Umſtände mehr zu erläutern. Wie daraus zum vollen erhellet, daß kein ungeſtühmes Wetter den Bergern mit Gefahr gedrohet, daß ſie zum Theil auf einen getroffenen Accord, oder bloſſe gethane Verſicherung einer billigen Belohnung, gelöſchet, daß ein groß Theil der Waaren mit des Schiffs Takel und des Schiffs-Volks Beyhülfe geborgen, daß dieſes ſelbſt an Bord geweſen und geblieben, und daß alles, was auf dieſe Weiſe aus dem Schiffe nicht geholet, in einer ſelbſt, und durch keine dringende Noth, veranlaßten Unordnung geborgen worden, ſo redet alles dieſes zugleich gegen den, in andern Strandungs-Fällen ſonſt wohl den Bergern zugeſtandenen, Anſpruch auf den dritten Theil des Geborgenen. Und wir wiederholen in Anſehung deſſen hiemit unſere allerdemüthigſte Bitte, um Ew. ꝛc. allergnädigſte Reſolution, daß die Berger mit einem, unter obrigkeitlicher

 Aucto-

Auctorität, zwiſchen ihnen, und den Deputirten der Intereſſenten, zu beſtimmenden Lohn ſich im gegenwärtigen Falle begnügen ſollen. Mit der allerhuldreichſten ungezweifelten Gewährung ſothaner Bitte, erwarten wir allerdevoteſt daneben Ew. ꝛc. allergnädigſten Befehl, nach alſo berichteter Berglohns-Sache die übrigen Gelder den ſie reclamirenden Deputirten alsdann verabfolgen zu laſſen. Ew. ꝛc. alles durchdringenden Einſicht würden wir zu nahe treten, wenn wir, anzuführen, uns erkühnten, wie ſo vielen ſowohl hieſigen, als fremden, an dieſem Schiffe und ſeiner Ladung theilnehmenden, Kaufleuten äuſſerſt an der beſchleunigten Endigung der ganzen Sache gelegen, und wie ſolche von der Zulaſſung der ſich bereits legitimirten, von ihnen ſelbſt beſtellten, Deputirten abhänget.

Nur darinn erbitten wir uns allerhuldreichſt die Erlaubniß, dieſen nochmals das Wort zu reden, daß ihnen ſo viel ſicherer die Vertheilung des Geborgenen an die Eigenthümer überlaſſen werden könne, ie gewiſſer es iſt, daß ſie, als rechtſchaffene Männer, alle Vorſorge tragen werden, daß einem ieden das Seinige zukomme, und kein Nachmahnen, oder fernerer Anſpruch, von irgend einem Platz greife; und ie gewiſſer ſie, wenn dergleichen ſich über kurz oder lang erfinden lieſſe, dafür einſtehen, und dazu antworten, ja, erforderndem Falls, insbeſondere ſich noch dazu einer für alle verpflichten müßten. Was wir aber übrigens, in Anſehung des Ew. ꝛc. Rente-Cammer zuſtehenden Rechts auf geborgene Güther, und deſſen allergnädigſte Erlaſſung, in gegenwärtigem Falle allerſubmiſſeſt noch geſuchet haben, das ſtellen wir in allertiefſter Devotion Ew. ꝛc. Milde anheim, welche uns eine ſo viel ſicherere Hoffnung verſpricht, ie eigener es

Ew.

Ew. ꝛc. iſt, durch Gnade und Wohlthun ſich verehrlich zu machen. Unter den inbrünſtigſten Wünſchen, daß Gott Jhro geheiligte Perſon mit den vorzüglichſten Segnungen und dauerhafteſten Glückſeligkeiten überſchütten wolle, und mit der vollkommenſten Veneration verharren wir, ſo unverbrüchlich, als allerſubmiſſeſt

Ew. ꝛc.

b) An Jhro Königl. Majeſtät zu Dännemark, Norwegen ꝛc. ꝛc. erlaſſenes Schreiben Senatus Hamburgenſis, d. d. 19 Nov. 1754.

Ew. ꝛc. geruhen allergnädigſt zu verſtatten, daß die allerreſpectueuſeſten Ausbrüche unſrer allerdemüthigſten Dank-Erkenntlichkeit ſich zu Jhro nahen, und wir uns allerſubmiſſeſt ſolchergeſtalt der angenehmſten Pflicht entladen, welche uns Ew. ꝛc. weltgeprieſene Gnade in unzähligen Erzeigungen derſelben aufleget: worunter wir insbeſondere gegenwärtig die, den Intereſſenten des verunglückten Bellmanniſchen Schiffes angediehene, großmüthige Wohlthat namhaft zu machen deſto mehr Urſache haben, ie ausnehmender dieſelbe an ſich, und ie beträchtlicher ſie denen iſt, welche, dieſelbe zu genieſſen, das Glück haben. Ew. ꝛc. haben allerhuldreichſt beſchloſſen, gedachten Intereſſenten das Jhro Rente-Cammer zukommende Recht auf ein Drittheil der geborgenen Güther allermildeſt zu erlaſſen, und ihnen dadurch eine Erleichterung in dem ſie betroffenen beſchwerlichen Unfall angedeihen laſſen, die ihnen den Namen des erhabenſten Wohlthäters ſo verehrenswürdig, als unvergeßlich macht. Sind wir im Stande geweſen, das dringende Anliegen derſelben Ew. ꝛc. vorhin nachdrücklich vorzutragen, als

wir uns den, ihnen aus dem drohenden wichtigen Verluſte zuwachſenden, Kummer lebhaft vorſtellten; ſo vermögen wir doch nicht die Bewegungen der allerdemüthigſten Dank-Begierde auszudrücken, die wir ſelbſt empfinden, da wir mit Theil nehmen an dieſer Gnaden-Bezeigung. Was aber Worte nicht faſſen, das ſoll die unverbrüchlichſte allerſubmiſſeſte Verehrung Ew. ꝛc. geheiligten Perſon, und allergnädigſt uns gegönnten propenſion, das ſollen die unausgeſetzten inbrünſtigſten Wünſche für den dauerhafteſten Genuß der vorzüglichſten, Jhro von Gott verliehenen, und unaufhörlich zu verehrenden, Glückſeligkeiten, deſto nachdrücklicher beſtändigſt darlegen.

Wenn wir dieſer unſer, in allerunterthänigſtem Reſpect erſtatteten, Dankſagung abermals eine allerdemüthigſte Bitte anhängen; ſo mag ſolche Kühnheit nichts entſchuldigen, als die aus Ew. ꝛc. angeſtammten Clemence herrührende Verſicherung, daß Allerhöchſtdieſelben den Bitten derer, die Hülfe bedürfen, zuzuhören, ſo wenig, als ſolche Hülfe zu ertheilen, ermüden können. Die Laſt, den Bergern, ohne die geringſte Kürzung, ein Drittheil alles Geborgenen erlegen zu müſſen; und die Beſchwerlichkeit, ja die Unmöglichkeit, zu den geborgenen Güthern ſich dergeſtalt zu legitimiren, daß der Eigenthümer einer ieden beſondern Waare, die nicht alle in Packen und unter Nummern geweſen, ungezweifelt angezeiget werde, ſind zweene Punkte, welche den unglücklichen Intereſſenten durch Geld- und Zeit-Verluſt zu beſchwerlich fallen, als daß ſie auch darinn nicht von Ew. ꝛc. noch eine Erleichterung zu genieſſen, nochmals allerunterthänigſt ſich erbitten ſollten.

Es kömmt, was das erſte betrifft, nicht auf dasjenige allein an, was Ew. ꝛc. Unterthanen ſolchergeſtalt

an Berg-Lohn auszuzahlen ſeyn würde. Es iſt ein viel beträchtlicherer Theil Güther von andern geborgen worden, welche insgeſammt, da ſie einerley Dienſt bey einerley Mühe geleiſtet, nach einer Regel ihre Belohnung erwarten. Von Ew. ꝛc. hängt die Beſtimmung dieſer Regel ab. Was allerhöchſt Jhro weltgeprieſene Gerechtigkeit und erleuchteſte Einſicht Dero Unterthanen in gegenwärtigem Falle, in Betracht der vorkommenden, in unſerm vorigen bereits angeführten Umſtände, an Berg-Lohn zuzuſtehen geruhen, muß alle übrige zufrieden ſtellen, und die Intereſſenten werden die beträchtliche Summe, welche ſie ſolchergeſtalt aufs neue zur Erleichterung ihres Schadens erſpahren, als ein koſtbares Geſchenk, das ſie aus Ew. ꝛc. allermildeſten Händen empfangen, mit der allerdemüthigſten Dank-Erkenntlichkeit verehren. Was aber die Legitimation der Deputirten betrifft, ſo würden wir uns nicht unterwinden, Ew. ꝛc. aufs neue allerſubmiſſeſt anzuflehen, die Verabfolgung ſämmtlicher, aus den von Jhro Unterthanen geborgenen Güther geldſeten, Gelder an ſothane Deputirte allergnädigſt zu befehlen, wenn wir den geringſten Zweifel übrig behielten, daß dabey Ew. ꝛc. Rente-Cammer wegen einigen Nachmahnens, oder anderweitiger Reclame, auch nur des geringſten Stückes, nicht vollkommen geſichert wäre: welches deſto klärer zu bezeigen, wir uns die allergnädigſte Erlaubniß erbitten, uns hiedurch anheiſchig zu machen, für alle Anſprüche, die desfalls gemacht werden könnten, einzuſtehen, und deren Erledigung über uns zu nehmen; ſo lange nemlich, als Ew. ꝛc. der Reclame wegen vorhin publicirte gerechteſte Geſetze ſolcher überall Platz geben. Indem wir alſo auch hierinn noch der allerhuldreichſten Gewährung entgegen ſehen, verharren

harren wir mit der vollkommenſten Veneration aller-ſubmiſſeſt

Ew. ꝛc.

G 7.

Kaiſerliche Privilegien der Stadt Hamburg wegen Beſchützung der Elbe, und Aufſuch- und Verfolgung der See-Räuber bis an die See.

a) Caroli IV. von 1359.

Carolus quartus divina favente Clementia Romanorum Imperator, ſemper Auguſtus & Bohemie Rex: Conſulibus & communitati Civitatis Hamburgenſis Bremenſis dioceſis fidelibus ſuis dilectis, gratiam ſuam & omne bonum, Imperialis tronus a quo iuſtitia & iudicium procedit equum eſtimat ut iniqui bonorum pacem & quietem perturbantes debite ultionis gladio feriantur. Sane pro parte veſtra Johannes Decanus Eccleſie Hamburgenſis in noſtre majeſtatis preſentia conſtitutus propoſuit, quod mercatores & alie perſone *in mari & fluvio albee* nec non alias ad Civitatem veſtram accedentes a *piratis* & ſpoliatoribus ſtratarum publicarum frequentes inurias ſuſtinent & iacturas: unde ut malefactores predicti a flagitiis retrahantur pronunciamus declaramus & dicimus piratas naves invadentes bona mercatorum & res capientes aut naufragium pacientibus in navibus & aliis rebus ſuis quomodolibet iniuriam irrogantes ſeu agricultores dum terram colunt & operi ruſticali operam dant animalibus vel inſtrumentis ſuis ſpoliantes vel ipſos capientes infames eſſe & omni honore ipſo iure

iure privatos. Quos etiam piratas & ſpoliatores infra territorium veſtrum perquirendi & capiendi & ſecundum ſacras leges debita pœna dampnandi cum receptatoribus & defenſoribus eorundem vobis tribuimus liberam poteſtatem bona quoque veſtra & poſſeſſiones quascunque veſtras imperiali protectione cenſemus gaudere donec nos aut Succeſſores noſtri Imperatores ſeu reges romani præmiſſa duxerimus revocandum. Et dummodo Vos in debita fidelitate & ſubiectione noſtri & Imperij fideliter maneatis. Præſentium ſub Imperialis noſtre Maieſtatis Sigillo teſtimonio literarum. Datum Prage Anno Domini milleſimo trecenteſimo quinquageſimo nono. Indictione XIIa ſecundo idus — menſis Octobris, Regnorum noſtrorum Anno quarto decimo Imperii vero Quinto

Per Dnum Imperatorem

Conradus de Gyſmheym.

b) Friderici II. von 1468.

Wy Frederick van Godes Gnaden Romiſche Keyſer to allen Tyden merer des Rykes, to Ungheren, Dalmatien, Croatien ꝛc. Koningk, Hertoghe to Oſteryk, to Stiryn, to Karintyn vnde to Crain Here, ock der Wendenſchen Marke vnd to Vortenaw Greue to Außborch to Tyrol to Phiryt vnde to Kyburgh, Markgreue to Burgaw vnde Landtgreue to Elſatzs. Bekennen openbare mit deßem Breue. wanne vnd alſe Romiſche Kaiſer van vnſer vnde des hillighen rikes weghen vnſer vnde des ſulven rykes ſtraten to watere vnde to Lande allenthalven to beſchüttende vnde to beſchermende ghebehoret. vnde ſick alße uns denne mennythuoldichliken anghelanckt is, In deme Lande to Holſten vnde anderen vmmeliggenden

genden Herſchuppen, Fürſten, Heren, Herligheiden, frigheyden Landen vnde Luden unde ock der genne umme Hamborch vnde des Elueſtromes vnde ock der fryen See vele vnde mennygerleye myßhandele mit Morderige, Roue, Deffſtal, mutwillinghe beſchedinghe anderen Wreuel tolaſt angripinge vnde ouelldaet beyde to lande vnde to watere begeuen de auer nicht geſtraft noch deshaluen vnßer vnde des hillighen Rykes vnderdanen noch andere Koplüde vnd landtferinge beſchermet vnde geſekert werden alſe wol noettroftig were darumme denne dat ſulke ouelldaet mißhandelinge vnde Wreuel deſtebeth vorkomen vnde gheſtraffet werden. So hebbe wy den erſamen vnſen vnde des Rikes leuen ghetruwen Borgermeſtern, Rade vnde Borghere der Stadt Hamborch to ewigen tyden to komende alleyne van eghener Beweginge vnde Romiſſcher Keyſerliker Macht deme gemeynen Beſten to nutte vnde Biſtandt, vnd dat ſulke auertredinghe gheſtrafft werde, beualen, heten, ergunnen, erlouen vnd begiftigen, dat zee edder de eren den zee dat beuelende werden, Vortmer allen vnde jeweliken Morder, Deef, Deefynne, rouer, muthwilliger beſchedigher vnd ander ouelldeder edder de ſulke in apembarer vnde hemeliker Beſchuldinghe vnde vorleumbdet edder beruchtet weren allenthaluen in allen Fürſtendomen, Greueſchuppen, Herlichheyden, Ghebeden, Voghedyen, Landen, Gherichten, Straten vnde Watere, ock up deme Elueſtrome vnde andern Stromen vnd der Zee, woer ſe dee ankomen, erlanghen, betreden vnde erfaren, moghen ſoken, angripen, vanghen, vpholden, ſtraffen, richten, ſlaen, efft des noet were, edder in ere Stad voren, ſe vraghen vnde alße denne wo zee de vorhandelinghe vynden aver zee ordelen entbeden ſchollen vnde moghen, edder

anders

anders mit en doen, na deme alſo ſee mit erer mysdaet hebben vorwerket van allem Manne ungehindert, unde ſee darmede jeghen uns deme hilligen Ryke noch tegen ander Fürſten, Greuen, fryen Heren, Bißchuppen, Riddern, Knechten, Steden unde ghemeinden an de edder der Lande ghebede gerichtete ſulcke oueldeder gheſocht angheſgrepen ghevanghen upgeholden edder geſlagen worden nicht verhomodet, vorſchult noch vorwerket hebben in ener wiße, ſeuder ok deshaluen gans unanghelanget ſyn unde bliuen, gelyker wys, unde in aller Mathe alſe efft wy ſuluen ſulke mißdeder unde auerdadige Lude ſochten, anfechten, grepen, erlangeden, ſloghen edder anders mit en deden wo wi des to Rade wurden. Und gebeden darumme allen und jewelcken Fürſten, Geyſtlicken unde werliken Greuen freyen Heren, Riddern, Knechten, Houetlüden, Amptlüden, vogheden, plegern, Borgermeſtern, ſchülten, ſchepen, Richteren, Rede, Borgheren, ghemeinheyden unde ſußt allen andern unſen unde des rikes underdanen und getruwen unde wotte werden Stand edder weſende de ſyn van Romiſcher Kayſerlicker Macht ernſtlicken unde veſtlicken myt deßem Breue dat ſee de vorgenamt van Hamborch by den obgemelten unſer Keyſerlicken Beuele heerto orlouinghe Gnade unde fryghende getruwelicken bliuen laten unde zee daranne nicht erren noch vorhinderen noch Jemandes zutunde gheſtatten alſo leff eyme jewelicken ſy unſer unde des Rykes ſchware ungnade, unde dar to ene pene namlick veertich Marck lodighes Goldes de en jewelick voruallen ſy, ſchal half in unſer und des Rickes Kameren unde de anderen Helffte den vorgenannten van Hamborch unafloßlich to betaelen alſo vaken unde dicke dat geſcheen mit Orkunde deſſes Breues vorſeghelt myt unſer Keyſerlicken Majeſtätt anhangende

hangende Ingeſegel, Gheuen to Gretzs in Sunts Bartholomeus Avende na Chriſti Gebort veerteynhundert vnde im achte vnde ſöſtigeſten vnſer Ricke des Römiſchen im neghen vnde twintigeſten des Keyſerdomes im Souenteynden, vnde des vngheriſchen im teyden Jare.

c) Ferdinandi II. von 1628.

Wir Ferdinand der Ander von Gottes Gnaden, erwählter Römiſcher Kayſer, zu allen Zeiten Mehrer des Reichs, in Germanien, zu Hungarn, Böheim, Dalmatien, Croatien und Sclavonien ꝛc. König, Ertz-Hertzog zu Oeſterreich, Hertzog zu Burgund, zu Brabandt, zu Steyer, zu Kärndten, zu Krain, zu Würtenberg, Ober- und Nieder-Schleſien, Fürſt zu Schwaben, Marggraf des heiligen Römiſchen Reichs, zu Burgaw, zu Mähren, Ober- und Nieder-Laußnitz, Gefürſteter Grafe zu Habſpurg, zu Tyrol, zu Pfirdt, zu Kyburg und zu Görtz, Land-Grafe in Elſas, Herr auf der Windiſchen Marck, zu Portenau und Salins ꝛc. Bekennen öffentlich mit dieſem Brieff, und thun kundt allermänniglich, daß uns die Ehrſam, unſere und des Reichs Lieben Getreuen, N. Burgermeiſter und Rath unſer und des heil. Reichs Stadt Hamburg gehorſamſt zu erkennen geben, demnach wir bey dem jetzigen in dem heil. Reiche, und inſonderheit dem Nieder-Sächſiſchen Creyß, empor gehenden ſchweren Kriegs-Läufften, gedachter Stadt Hamburg, in unſern, von den auch Ehrſamen, unſern und des Reichs Lieben Getreuen, N. Burgermeiſter und Rath der Stadt Lübeck, ihnen inſinuirten Käyſerlichen Mandato die Sperrung der Elbe abzuſchaffen, und denſelben Strom wieder zu eröffnen, gnädigſt anbefohlen, wie daß ſie ſich hierauff zu aller Möglichkeit gehorſamſt erbotten, auch demſelben nachgelebt, daß ſie

etzliche

etzliche Orlogs-Schiffe das Jahr über ſelbigen Strom von aller Piratica liberiret, auch den freyen Lauf der Commercien conſerviret hetten, und ſolche zu continuiren gewilliget, allein aber dieſer hochnötige Aſſecuration ſelbigen Elb-Stroms, die Conſervation der Commercien auff demſelben, daraus uns, dem heiligen Reich und unſern Erb-Königreich, Fürſtenthumben und Landen, ratione ſitus, dann auch unterſchiedenen an der Elb geſeſſenen Chur-Fürſten, Ständen, Städten und der Unterthanen nicht wenig gelegen, in der Harre füglich nicht zu erheben, noch ſicherlich zu practiſiren wären, daferne ſie nicht wegen der in der Elbe gelegenen Inſulen, auch der nahe anſtoſſenden Ländereyen, und auch des Stroms an ihm ſelber, derogeſtalt verſichert wurden, daß auf und in denſelben Inſulen und Landen, ſo niederwärts Hamburg nach der See gelegen, nicht Forten, Schantzen, oder Veſtungen gelegt, auch auff demſelben Elbſtrom kein Orlog-Schiff, auſſerhalb welches ſie die von Hamburg zu Defendirung deſſelben Stroms dahin jedesmal verordnen müſſen, gelegt werden möchten, mit unterthänigſter Bitte, nachdem ſie, die Stadt Hamburg, von weiland unſern Hochgeehrten Vorfahren am Reich, Käyſer Carln den IV. im Jahre 1359. und von Käyſer Friedrichen den III. Anno 1468. derogeſtalt privilegirt, daß ſie dieſelbe, ſo dem Commerciis Schaden zufügen, die Elbe hinab biß in die See verfolgen, captiviren, und in die Stadt führen ſollen und mögen, wir ihnen zu mehrer Facilitirung ſolcher hochnothwendigen Defenſion des Elbſtroms und Conſervation der Commercien, angeregtes Privilegium dahin zu extendiren und zu erläutern geruhen wollten, daß keine Veſtungen, Forten oder Schanzen auff den Inſuln in der Elb, noch auff den Landen an der Elbe, von

von der Stadt Hamburg ab, biß in See und obenwerts 5 Meilwegs von Hamburg geleget oder gemacht, noch einig Orlog-Schiff auff dem Elb-Strom logiret werden ſolle, dadurch die mehrbeſagte Stadt Hamburg incommodiret werden, und die Trafiquirende einige moleſtation empfinden könnten oder möchten. Und dann fürs Ander, weiln aus der Erfahrung bekandt, mit was groſſen Impoſten die Commercien allenthalben belegt und graviret, und die pretia rerum mächtig erhöhet, und noch täglich geſteigert würden, ſolches aber nicht wenig aus den vielfältigen Zöllen und der von Zeiten zu Zeiten erlangten Erhöhungen verurſachet werde, zumal die Kauff- und Handels-Leute ihres Gefallens Impoſten auff die Wahren geſchlagen, und je mehr ſie an Zollen entrichten, je höher die Victualien und andere Kauffmannſchafft taxiret würden. Und dann hieran die allgemeine Commercia und deren Conſervation, ja das gantze Römiſche Reich und deſſen Unterthanen Wolfahrt liegen thäte, auch dadurch die Caritas Annonæ prácaviret würde, wir die Commercia und den Elb-Strom zugleich dahin privilegiren und zu befreyen geruheten, daß hinfüro kein Zoll auff der Elbe von Hamburg ab, biß in die See, jemand mehr erlaubet, oder verſtattet werden ſoll. Des haben wir angeſehen, ſolche der Stadt Hamburg unterthänigſte gehorſamſte Bitte, zumal auch ſolches fürnemlich zu Verſicherung der hochnöthigen Commercien, zu Erhaltung guter beſtändiger Sicherheit, auch zu Verhütung gröſſerer Theurung, in denen zu des Menſchen Unterhalt gehörigen Victualien und anderer Nothwendigkeit angeſehen.

Und darumben mit wolbedachten Muth, guten zeitigen Rathe und rechten Wiſſen, jetzt gebetenes Privilegium

gium nachfolgender Maſſen gnädigſt verwilliget, thun das, verwilligen es auch alſo hiemit in Krafft dieſes Brieffs, und meynen, ſetzen und wollen, daß nun hinfüro nicht allein gantz keine Veſtungen, Forten oder Schantzen, auff den Inſuln in der Elbe, von offt-ernennter Stadt Hamburg ab, und biß in die See, und obenwerts fünf Meilwegs von Hamburg hinfüro gelegt oder gemachet, noch auch einige Orlog-Schiffe auff dem Elb-Strome logiret werden ſollen, dadurch die Stadt incommodiret werden, und die Trafiquirende einige moleſtation empfinden könten, oder möchten, ſondern daß auch nicht weniger hinfüro weder von uns, oder unſern Nachkommen gantz kein Zoll auf der Elbe von Hamburg ab, biß in die See, jemanden ferner erlaubt oder verſtattet werden ſolle, dann da einer oder der ander hinkünfftig einig Privilegium deme zugegen erhalten oder erlangen würde, ſolches dieſem nicht hinderlich, ſondern daſſelbe gantz Krafftloß und von Unwürden ſeyn ſolle. Inmaſſen wir dann daſſelbe auch hiermit ietzt als dann, und dann als ietzt gäntzlich caßiren, auffheben, annulliren, und alle Handels- und Kauffleute davon gäntzlich entfreyen thun. Jedoch ſo viel die Veſtungen, Forten, Schantzen und Orlog-Schiffe, wie obgedacht, anlanget, uns ſelbſten und unſere Nachfolger am Reich, als es ohne das Rechtens iſt, ausgenommen, wann wegen Kriegs-Läufften, oder zu Abwendung feindlichen Einbruch etwas daſelbſten zu bauen oder zu beveſtigen die Nothdurfft erfordern würde, ſolches auch uns und dem heil. Reich, an ſeinen Rechten und Gerechtigkeiten unvergreifflich und unſchädlich ſeyn ſolle, entgegen ſollen mehrgemelte die von Hamburg ſchuldig und pflichtig ſeyn, ſolchen Elb-Strom von der Stadt Hamburg bis in die offene See, von allen Piratis, auch unſer

unſer und des Reichs Feinden und widerwärtigen Schiffen, ſo viel ſie vermögen, reine zu behalten, zu ſchützen und zu defendiren.

Und gebieten darauff allen und jeden Churfürſten, Fürſten, geiſtlichen und weltlichen, Prälaten, Grafen, Freyen, Herren, Rittern, Knechten, Land-Vögten, Hauptleuten, Vitzdomben, Vögten, Pflegern, Verweſern, Amptleuten, Landrichtern, Schultheiſſen, Burgermeiſtern, Richtern, Räthen, Burgern, Gemeinden, und ſonſt allen andern unſern und deß Reichs Unterthanen und Getreuen, was Würden, Standes oder Weſens die ſeynd, ernſtlich und fäſtiglich mit dieſem Brieff, und wollen, daß ſie mehrbeſagte Stadt Hamburg und daſelbſt Commercirende, an dieſem unſerm Käyſerlichen Privilegio und gethaner Freyheit nicht hindern noch irren, ſie deſſen alles geruhiglich genieſſen und gebrauchen laſſen, in keinerley Weiſe beſchweren oder betrüben, noch ſolches durch die ihrigen zu geſchehen verſtatten ſollen, als lieb einem jeden ſey, unſer und des Reichs ſchwere Ungnade, und darzu ein Poen, nemlich funffzig Marck löthiges Goldes, zu vermeiden, die ein jeder, ſo offt er freventlich hierwider thät, uns halb in Unſer und des Reichs Kammer, und den andern halben Theil vielberührter Stadt Hamburg, unnachläßlich zu bezahlen, verfallen ſeyn ſoll.

Mit Urkund dieſes Brieffs, beſiegelt mit unſerm Käyſerlichen anhangenden Inſiegel, der geben iſt auff unſerm Königlichen Schloſſe zu Prage, den dritten des Monats Junii, nach Chriſti unſers lieben Herrn und Seligmachers Geburth ſechzehen hundert, acht und zwantzig, unſerer Reiche deß Römiſchen im neundten,

des

des Hungariſchen im zehenden, und des Böhmiſchen im eilfften Jahren.

Ferdinand.

Vt. P. H. von Stralendorff.

Ad mandatum Sacræ Caeſ. Maj. proprium.

(L. S.) M. Arnoldin von Clarſtein.

H 7.

Bodmerey-Briefe.

a) Bodmerye op Schip.

Ick - - van - - Schipper (naeſt Godt) van mynen Schepe, genaemt - - groot ontrent - - laſten, nu ter tyd gereet liggende voor - - om met den eerſten goeden wint, dien God verleenen ſal, te ſeilen na - - alwaer myne rechte ontladinge ſyn ſal, bekenne mits deſen ontfangen te hebben van U - - de Somma van - - ende dat op Bodmerie ende rechte Avanture van der See, op myn voorſz. Schips kiel ende Schips gereetſchap, ſoo ick het nu ter tyt voere: welcke avanture ende perykelen van der Zee geendigt ſullen ſyn, ende de Bodmerie daer van verſcheenen, vier en twintig Uren na dat ick myn Ancker ſal hebben laten vallen op de Reede ofte Haven ter plaetſen van - - voorſz. Welcke voorſz. Somme van - - daeren boven het opgeldt van dien, voor de Avanture van der See, tegen - - ten hondert, maeckende te ſamen de Somme van - - ick beloove (ſoo verre deeſe voorſz. bodem ſoo veel te lande brengt) te betaelen aen den Eerſamen Sr. - - dagen nae arrivement tot - - voorſz. van myn voorſz. Schip ofte

ofte daer het ſynen laſt brecken ſal, in goeden ganckbaren gelde, koſteloos en ſchadeloos. Tot voldoeninge van het gene voorſz. is, verbinde ick eerſt myn voorſz. Schip ende Gereetſchappen van dien, oock myn perſoon, goederen, jegenwoordige ende toekoomende, roerende ende onroerende, deſelve ſtellende onder bedwang tot reale executie, van alle Heeren, Hoven, Rechters en Gerechten; verwerpende all't gene hier tegens ſoude moegen contrarieren; ja het recht diſpenſeerende generale renunciatie, 't en ſy dat ſpeciale voorgaet. t'Oirkonde der waerheit hebbe ick hier van onder myn gewoonlycke hant-merck oonderteekent drie Bodemerye-Brieven van eenen inhoudt, waer van den eenen voldaen hebbende, zyn de andere van geener waerden. Geſchreven in - - op den - - dagh - - Anno - -

b) Bodmerye op Koopmanſchappen.

Ick ondergeſchreeven - - bekenne ontfangen te hebben uit handen van - - de Somma van - - ende dat op Bodemerye ende rechte Avanture van der See, op de naergenoemde Goederen: - - in't Schip van Schipper - - van - - genaemt - - nu gereedt leggende voor - - om met den eerſten goeden wint, dien Godt verleenen ſal, te ſeilen naer - - alwaer de rechte ontladinge ſal weeſen; welcke boven gemeldte Somme van - - met het opgelt van dien, tegen - - ten hondert voor de avanture van der See, maekende te ſamen - - ick beloove (ſoo verre dit voorſz. verbodemde Goed ſoo veel te Lande brengt) te betaelen door - - aen Sr. - - ofte den rechten Toonder deſes, - - dagen na behouden overkomſte van de gemelde Goederen tot - - voornoemt.

noemt. Tot voldoeninge hier van verbinde ick voor eerſt de boovengemelde Goederen; oock myn perſoon en Goederen; ſoo wel tegenwoordige als toekoomende, geene uitgeſondert; deſelve ſtellende onder bedwang tot reale executie van alle Heeren, Hoven, Rechteren ende Gerechten; verwerpende alles dat hier teegens ſoude mogen ſtryden.

Tot beveſtiginge der waerheit, hebbe ick hier van twee aleens-luidende Bodmerie-Brieven onderteikent; waer van den eenen voldaen hebbende, ſal de andere van geener waerden zyn. Gedaen tot - - den - - Anno - -

17.

Aſſecuranz-Premien vom 7 Jul. 1769 in Hamburg, *nach und von*	gehend	kommend
Holland und Zeeland pCt.	1	1
Dunkerque, Rouen, Breſt -	1¼ a 1	1¼ a 1
London, Hull, Newcaſtle -	1¼ a 1	1¼ a 1
Exon od. Topsham, Plymouth, Falmouth	1¼ a 1	1¼ a 1
Briſtol, Leeverpoole, Glasgow, Irrland	1½ a 1¼	1½ a 1¼
Nantes, Rochelle, Charente, Bourdeaux	1½ a 1	1½ a 1
Bajonne, Bilbao, St. Sebaſtian	1¼ a 1	1¼ a 1
Port à Port, Liſſabon, St. Ubes	1¼ a 1½	2 a 1½
Cadix, St. Lucar, Faro, Canarien	2 a 1½	2 a 1½
Mallaga, Alicante, Valentia, Majorca	2 a 1¾	2 a 1¾
Barcellona, Cette, Marſeille, Toulon	2½ a 2	2½ a 2
Genua, Mentone, Oneglia, Livorno	2½ a 2	2½ a 2
Neapolis, Meſſina, Gallipoli -	2½ a 2	2½ a 2
Venetia, Trieſte, Cefalonia, Zante	3½ a 3	3½ a 3
Grönl. & Straat-Davis auf den Fiſchfang	—	
—— —— auf den Robben- & Fiſchfang	—	

	ge-hend	kom-mend
Archangel, Kola - -	1	—
Chriſtianſund, Drontheim -	1	1
Hittland, Bergen, Oſt-Norwegen	1	1
Gothenb., Warberg, Elſeneur, Copenh.	1	1
Stockholm, St. Petersburg -	2 a 1½	2 a 1½
Reval, Riga und Curland -	2 a 1½	2 a 1½
Königsb. oder Pillau, Danzig, Pommern	2 a 1½	2 a 1½
Jütland, Friesland, Bremen, Eyder	1	1
* * *		
Spanien, von und nach Weſt-Indien	4	4
Portugal, von und nach Braſilien	4	4
——— von und nach Oſt-Indien	7	7
Copenh., Gothenb., Embd., v. u. n. Oſt-Ind.	7	7
Von Lübeck, *nach und von*		
Stralſund, Stettin und übrig Pommern	1	1
Danzig, Königsberg, Memel -	1	1
Liebau, Windau, Oeſel -	1	1
Riga, Pernau, Reval - -	1	1
Narva, St. Petersb., Wyburg, Helſingfors	1	1
Stockholm und nordlichen Hafen	1	1
Weſterwyck, Callmar, Carlscron, Ahus	1	1

K 7.

Verzeichniß, auf welche Art die in Livorno aus der Levante u. Barbarey ankommenden Schiffe und deren Ladung Quarantaine halten, und nach Endigung derſelben zur Prattica zugelaſſen werden.

1. Alle in der Levante und Barbarey liegende Plätze werden immer vor ſuſpect gehalten, und folglich die

die daher kommenden Schiffe der Quarantaine unterwürfig gemacht; weshalben aber die Orten derſelben unterſchiedlich, und nach Befinden des Zuſtandes des Orts, wo das Schiff abgegangen, eingerichtet ſind.

2. Dieſer Zuſtand theilet ſich überhaupt in drey Gattungen. Entweder iſt a) derſelbe ohne die geringſte Spuhr einiger Seuche; in ſolchem Fall bringen die Schiffe *Patente netta*: oder b) daß ſich etliche wenige Zufälle davon geäuſſert: alsdann iſt die *Patente tocca*, und c) wann der Ort durchgehends angeſtecket iſt, ſo kommen ſie mit *Patente Brutta*. Jede Art hat ſeine beſtimmte Zeit der Quarantaine, die erſten müſſen 25 Tage machen, die zweyte 40 Tage, und die letzte 60., 90 bis 120 Tage, nachdem das Uebel groß iſt, auch wann Leute vom Schiffe daran geſtorben ſind.

3. Die eben bemeldten Tage nehmen ihren Anfang, nachdem alle Waaren aus dem Schiffe im Lazaret angekommen und eröffnet ſind. Ueber dieſe müſſen alle Schiffe, ſo mit Patente tocca und brutta kommen, auf erſteren Fall noch 10 Tage, und im andern Fall 20 Tage, mit offenen Lucken und Stück-Pforten liegen, auch die Stive erbrechen, und ſo viele Waaren daraus uneröffnet auf das Ober-Deck legen, als füglich geſchehen kann, ehe und bevor ihnen erlaubet iſt, mit der Entladung den Anfang zu machen; falls nun bey dieſer Eröffnung der Lucken und Erbrechung der Ladung iemand von den Leuten inficiret wird, und Todesfälle vorkommen, alsdann läßt man die Quarantaine verlängern, auch das Schiff abweiſen, oder auch gar verbrennen; geſchiehet etwa ein Todesfall, ſo werden alle ſchon verlaufene Tage nicht gerechnet, ſonder fangen von neuem wieder an; auf mehrere aber, wird zu den letzten geſchritten.

4. Das Schiff und die darauf befindliche Leute müſſen eben ſo lange, als die Waaren, Quartaine halten, und werden zuſammen auf einen Tag an die Prattica zugelaſſen.

5. Die Schiffs-Geräthe werden währender Zeit fleiſſig mit Waſſer abgeſpühlet; und die Kiſten des Schiffers und der Matroſen müſſen bey gutem Wetter immer eröffnet auf dem Oberdeck ſtehen; auch die darinnen befindlichen Kleider und Wäſche herausgenommen und an die Luft ausgebreitet werden.

6. Hierüber halten die Wächter, deren zweene gleich auf Ankunft des Schiffs an Bord gehen, die einander Tag und Nacht in der Wache abwechſeln. Dieſe Leute ſind dazu beeydiget, und werden bey Hindanſetzung Ihrer Pflicht am Leben geſtraft, ſie bleiben auch an Bord bis auf den Tag, daß ſie ſamt dem Schiffe und den Waaren Prattica erlangen.

7. So bald ſich ein Schiff aus dem Meer der Stadt nähert, wird ihm eine Chaloupe entgegen geſandt, aus welcher, ohne überzuſteigen, gefraget wird nach dem Namen des Schiffs und nach dem Orte, von wannen es kömmt; falls es nun von einem, der obbemeldten ſuſpecten Oerter iſt, ſo wird ihm ſein Platz auf der Rhede angewieſen, wo es das Ancker zu werfen hat; und muß der Schiffer ſodann ſeine eigene Both ausſetzen, und in eigener Perſon dieſer Chaloupe folgen, ſeine Patente bey ſich habend; dieſe begleiten ihn, ohne ihm ſich zu nähern, an das Geſundheits-Häuslein. Allhier wird er, durch einen dazu verordneten Bedienten, examiniret, ſeine Patente durch Eßig gezogen, oder auch geräuchert, und, nach Befinden derſelben, die Quarantaine reguliret; darauf werden ihme 2 Wächter zugeordnet, welche alſobald mit

mit dem Schiffer an Bord zurückkehren, und darauf allem, was ihnen zu thun befohlen worden, nachleben, nemlich, wie vorgedacht, die Lucken eröffnen zu laſſen, die Ladung zu erbrechen, die Waaren auf das Ober-Deck zu legen, das Geräthe des Schiffs abzuſpühlen, die Kiſten des Schiffers und der Matroſen auf dem Deck zu halten; Achtung zu geben, daß niemand vom Boord gehe, auch nichts aus dem Schiffe an Land komme, und niemand anders dem Schiffer ſich nähere ꝛc.

8. Mit der **Entladung** des Schiffs wird es folgendermaaſſen gehalten: Wann der Anfang damit ſoll gemacht werden, wird ein Ever an Bord gebracht, welchen die Leute, ſo darinnen ſind, bey Näherung des Schiffs verlaſſen. Dieſen halten die Schiffs-Leute bey ſich, laden ihre Waaren ſelber drinnen, und bringen ſie damit ins Lazaret, wobey ſie allemal von einem der beyden oberwehnten Wächter begleitet werden, welcher allen vorbey paſſirenden zuruft, ſich abzuhalten; wann der Ever zum letztenmal nach dem Lazaret gehet, folget ihm das Boot des Schiffs, um die Leute wieder an Bord zu führen, und bleibet alsdann der Ever im Lazaret, allwo ſie denſelben unter Waſſer ſetzen, und ſo lange alſo liegen laſſen, bis die Quarantaine geendiget.

9. Im **Lazaret** werden iedem Schiffe 4 Arbeiter zugeordnet; dieſe empfangen die Waaren, bringen ſie unter die Scheuren, eröffnen die Ballen, Kiſten ꝛc. und bleiben ſo lange dabey, als die Quarantaine währet. Die Ballen, Cattun, Cammelhaar, Schaffswolle ꝛc. werden auf die Seite neben einander geleget, und in der Nath aufgeſchnitten, woher denn die Waare von ſelbſten heraus in die Höhe dringet; Solchergeſtalt liegen ſie die Hälfte der beſtimmten Tage der Quarantaine,

hernach werden ſie auf der Seite, durch eben dieſelben vorerwehnten 4 Arbeiter zugenähet, umgekehret, und auf der andern Seite wieder aufgeſchnitten, und liegen alſo bis zum Ende der Quarantaine.

Mit den Kiſten, Fäſſern und Packen wird es eben alſo gehalten, daß ſie nemlich an der einen Seite geöffnet werden, und die Hälfte der Quarantaine alſo ſtehen, hernach umgekehret, und auf der andern Seite wieder geöffnet, die andere Hälfte der Quarantaine machen.

10. Falls während der Quarantaine iemand der Arbeiter im Lazaret Todes verbleichet, und Kennzeichen vorhanden ſind, daß es an böſer Seuche geſchehen, alsdann wird die Quarantaine von Schiff und Guth verdoppelt, auch die Waaren ganz an der offenen Luft ausgebreitet, nachdem die Zufälle beſchaffen ſind.

11. Wann der Tag vorhanden iſt, daß dem Schiff und Guth Prattica zu geben, alsdann werden die Schiffs-Leute, Wächter und Arbeits-Leute, durch einen dazu beſtellten Doctor examiniret, und wann dieſer ſie ſämmtlich geſund erkläret, ſo hat ein ieder ſeine Freyheit, und können die Eigener der Waaren das Ihrige abholen laſſen.

12. Betreffend die Unkoſten der Wächter, Ever und Arbeits-Leute, ſo werden ſelbige ſämmtlich durch den Raccommandatario des Schiffs bezahlet, und hernach als eine Avarie auf den Betrag der Ladung vertheilet; von dem Lohn der Wächter aber muß der Schiffer ⅓ für Rechnung des Schiffs zahlen, und Ihnen dazu die Koſt geben: das übrige gehet alles auf die Ladung.

13. Sollte iemand der Schiffs-Leute, oder Paſſagiers, ſich unterſtehen, während der Quarantaine, an Land zu kommen, ſo ſind dieſelben erſtlich Vogelfrey, daß ſie ein ieder tödten mag, der ſie findet, und in Händen

der

der Juſtitz kommend, werden ſie, ohne Anſehen des Standes und der Perſon, am Leben geſtraft, welches Recht der Geſundheit alle auswärtige Mächte genehm halten. Und da ſonſten in anderen Zufällen die in Livorno befindlichen Conſuls ſich hervorthun, ihre Nation zu ſchützen, ſo begiebet ſich bey dieſem ein ieder ſeines Rechts.

L 7.

Geſchichts-Erzehlung der Hamburgiſchen Quarantaine-Anſtalten im Amte Ritzebüttel, vom Jahre 1743, und in den folgenden.

§ 1.

Sorgfalt der Stadt Hamburg wegen der, aus der Levante, und von den africaniſchen Küſten, auf die Elbe kommenden Schiffe.

Es hat die Stadt Hamburg, nach dem Beyſpiel anderer handelnden Republiken, beſtändigſt ſich angelegen ſeyn laſſen, ſorgfältig zu verhüten, daß insbeſondere die aus der Levante und von den africaniſchen Küſten auf die Elbe kommenden Schiffe, angeſehen die genannten Gegenden ſehr oft und faſt jährlich von einer anſteckenden Seuche heimgeſuchet werden, ſothane Landverderbliche Plage nicht mit überbringen, ſondern ſie, und ihre Nachbaren, bey ſolcher Handlung ſicher ſeyn mögten.

§ 2.

Beſondere Anſtalten zu Ritzebüttel, im Munde der Elbe.

Das der Stadt zuſtändige und an der Mündung der Elbe liegende Amt Ritzebüttel, und die vor der Elbe

zum Beſten der Seefahrenden kreutzende Loots-Galliote dienen zu dieſem Zwecke in ſo ferne auf eine bequeme Weiſe, als man durch dieſe der ankommenden Schiffe Namen, Reiſe und Ladung vorgängig erfahren, und ſie, bey der mindeſten Beſorgniß vor jenem Uebel, auf der Rhede zur nähern Unterſuchung, und alſo in einer genugſamen Entfernung vom Lande, anhalten kann. Wann aber dieſe Beſorgniß ſich weiter erſtrecket, als daß derſelben mit einer Quarantaine für das Schiff-Volk abgeholfen werden kann, und die Auslüftung etwanniger giftfängiger Güther erfordert; ſo iſt die Lage gedachten Amtes ſo unbequem, daß man darinn zu einer gewiſſen Regel bisher nicht hat kommen können. Das niedrige, den Deich-Brüchen und Ueberſchwemmungen blosgeſtellte, Land macht die Erbauung eines Lazarets faſt unmöglich, und die, gegen die freye See offen liegende, daſige Rhede die Auslüftung der Waaren auf andern dazu gemietheten Schiffen ganz unthunlich. Dieſerwegen hat man ſich genöthiget geſehen, nach dem Exempel von Holland, feſtzuſetzen, und zu verordnen, daß die von wirklich inficirten Oertern kommenden Schiffe gar nicht auf die Elbe gelaſſen, und durch die Lootſen bedienet werden ſollten. Wie es aber gar leicht geſchehen kann, daß, bey ſtürmigtem unruhigen Wetter, der Commandeur der Loots-Galliote das ankommende Schiff weder befragen, noch deſſen Antwort vernehmen kann, er aber, ſeiner obliegenden Pflicht nach, nichts verſäumen kann, noch darf, iedes Schiff mit einem Lootſen zu verſehen; oder, daß der auffegelnde Schiffer mit einer falſchen Nachricht die Galliote hintergehet, und alſo vor dem Haven zu Ritzebüttel vor Anker kömmt; ſo hat man allemal ein ſolches Schiff zu-

rück

rück und wieder in die See zu gehen genöthiget, oder, befundenen Umſtänden nach, zur Erleichterung des Commercii, und den Eigner nicht in unnöthigen Schaden zu ſetzen, in iedem ſolchen Falle dergleichen Maaßregeln in Abhaltung und Verordnung der Quarantaine genommen, als die Sicherheit daſiger und der umliegenden Gegenden erheiſchet hat.

§ 3.
Nöthige Communication über die Abwendung der Peſt mit der Königl. Großbrittaniſchen Regierung zu Stade.

So ſehr aber, bey allem obigen, die Stadt allemal das Wohl der Handlung vor Augen gehabt, und ſich bemühet, ſo viel, als ohne Abbruch der nöthigen Sorgfalt in Abwendung der entſetzlichſten Land-Plage geſchehen mögen, die Quarantaine auf alle Weiſe zu erleichtern; ſo ſehr hat ſie iedoch Sr. Königl. Maj. von Großbrittannien ꝛc. hochlöblichen Regierung zu Stade Einſtimmung zu der verordneten Art, und beſtimmten Zeit der Quarantaine, unumgänglich nothwendig halten müſſen, weil in Anſehung der, vor der Zollſtätte zu Brunshauſen auf der Elbe liegenden, Königl. Fregatte doch kein Schiff, ohne gedachter Regierung Bewilligung, Stade paßiren, und nach Hamburg, als den Ort ſeiner Entladung, gelangen mag.

Alles dieſes zu erläutern, darf man nur die neuern Vorfälle ſeit 1743 beleuchten, weil, ſeit dem Jahre ſowohl die unmittelbare Handlung zwiſchen Hamburg und der Levante zugenommen, als auch gedachte Gegenden ſehr oft von der peſtilenzialiſchen Seuche heimgeſucht worden.

§ 4.

§ 4.
Veranſtaltungen im Jahre 1743, und insbeſondere wegen des Schiffes: der König David von Smirna.

Im gedachten 1743ſten Jahre nemlich brach die Peſt in Meſſina aus, und verbreitete ſich gar bald dergeſtalt, daß nicht nur die Calabriſche Küſte wirklich mit angeſteckt ward; ſondern auch alle an dem Mittelländiſchen Meere liegende Häven verdächtig wurden. Zu gleicher Zeit verbreitete man in den holländiſchen Zeitungen, daß ein Schiff von Smirna abgegangen, welches zu Cadix abgewieſen, weil die Peſt an erſtgedachtem Orte wüte, und dieſes Schiff ſelbſt inficiret ſey. Es erſchienen hierauf in allen Ländern Quarantaine-Verordnungen, unter welchen die Holländiſche vom 7 Aug. den von inficirten Orten kommenden Schiffern das Einlaufen in die dortigen Häven bey Strafe des Todes verbot: welchem zur Folge unter dem 16 ejusd. zu Hamburg ein Mandat publiciret ward, durch welches ſolche Schiffe von der Elbe abgeſchloſſen wurden. Es ward aber in allen dieſen Verordnungen nur namentlich Siciliens und der Calabriſchen Küſte gedacht, weil man von Smirna, auſſer gedachtem Gerüchte, keine zuverläßige Nachricht hatte. Indeß ward doch, aus nöthiger Vorſicht, den Lootſen anbefohlen, in das von Smirna kommende Schiff nicht zu gehen, ſondern es zurückzuweiſen; welche Ordre gleichwohl nicht konnte befolget werden; angeſehen oftgedachtes Schiff bey einem heftigen Süd-Weſten Winde die Elbe anthat, und vor Cuxhaven ankerte. Das Schiff, welches den Namen: König David hatte, und von Pieter Bewie geführet wurde, kam einem holländiſchen Kaufmann in Amſterdam

dam eigenthümlich zu, die Ladung aber, welche in Baumwolle, Corinthen, Palmholz und Marmor-Flieſen beſtand, einem Hamburgiſchen Bürger. Auf, mit gewöhnlicher Vorſicht, angeſtellte Unterſuchung, und nach abgelangten Schiffs-Documenten, ergab der von dem holländiſchen Conſul zu Smirna am 17 May gezeichnete Geſundheits-Brief: " daß man an gedachtem " Orte einer völligen Geſundheit genöſſe, und bloß " am 14 May ein einzeler Zufall, der wegen der " Peſt einigen Verdacht erweckt, ſich eräuget habe. Es zeigte ſich ferner, daß die in 8 Mann beſtehende Schiffs-Equipage, nebſt einem Paſſagier, nach einer 12 wöchigen Reiſe dermalen geſund und friſch ſey. Und ſo mögte es kein Bedenken haben, dieſes Schiff zu admittiren; angeſehen Smirna der Zeit für inficirt nicht konnte gehalten werden, auch die Wolle vorher, ehe der geringſte Verdacht den Ort betroffen, geſammlet, gepackt, ja ſelbſt ſchon an Bord des Schiffes geweſen war. Weil aber es gleichwohl zu bedenklich, die Wolle ohne alle Vorſicht entladen zu laſſen, auch 3 von dem Schiffs-Volke unterweges einige Tage krank geweſen, und endlich das Schiff von einen Spaniſchen Caper zu Ceuta, einem gleichfalls verdächtigen Orte, aufgebracht worden, und daſelbſt einen ganzen Tag gelegen hatte, ſo wurde dem Eigener der Ladung angedeutet, kleinere Fahrzeuge, in welche die Wolle übergebracht werden könnte, herbey zu ſchaffen; welche ſich damit Weſtwerts von Ritzebüttel auf das Watt legen ſollten; woſelbſt 6 Wochen lang die Wolle, unter Aufſicht eines dabey liegenden armirten Fahrzeuges, ausgelüftet werden ſollte. Dieſer Entſchluß ward den 26 Aug. der Regierung zu Stade kund gethan, welche ſolchen unter dem 30ſten genehmigte. Es

mog-

mogten nun zwar dieſe Anſtalten, obgleich die geſetzten 6 Wochen, der Hinderniſſe vom Wetter, und der dazu unbequemen Lage halber, verdoppelt werden mußten, und die bey der Auslüftung beſchäfftigten Arbeiter oft viele Tage nichts ausrichten konnten, dermalen endlich der Sache ein Genüge thun, aber doch nicht ſich dergeſtalt einrichten laſſen, daß ſie auch in dem Falle, wenn die Wolle an einem wirklich inficirten Orte, während der Infection, geladen worden, hinreichend wären; zumal, weil es auf keine Weiſe zu verhindern, daß, wenn in dieſem Falle etwas gefährliches ſich äuſſerte, die zum Auslüften beſtellten Leute nicht die Segel aufzögen, und an den allenthalben offenen und unverwahrten Strand anzukommen, und ſich vor der Gefahr zu retten ſuchten, einfolglich die ganze Gegend derſelben bloß ſtelleten. Dieſemnach bekräftigte dieſer Vorfall nothwendig den ehemals genommenen und publicirten Schluß, die von inficirten Orten kommenden Schiffe nicht auf die Elbe zu laſſen, oder, falls ſie, dieſer Verordnung zuwider, doch auf dieſelbe kommen mögten, wieder zur Rückkehr zu zwingen.

§ 5.

Veranſtaltungen vom Jahre 1744, insbeſondere wegen des Schiffes de Vinck von Smirna.

Unter ſolchen inficirten Orten mogte gleichwol Smirna, weil ferner nichts verdächtiges von daher gemeldet wurde, nicht begriffen werden, und lief daher im folgenden 1744ſten Jahre am 11 Jul. das Holländiſche Schiff de Vinck, geführt durch Schiffer Lorenz Moody, mit Baumwolle, für Rechnung des Hamburgiſchen Bürgers Klug, geladen, von Smirna kommend, frey auf die Elbe, welches Schiff iedoch, obgleich es einen ganz

ganz reinen Geſundheits-Brief mitbrachte, als worinn namhaft erwehnet wurde:

qual luogo di Smirna gode preſentemente per la grazia di Dio perfetta ſalute, *ſenz' alcuno ſoſpetto del male contagioſo, ò ſia peſte.*

das Schiffs-Volk geſund war, und nebſt dem Schiffer eydlich erhärtete, daß unterweges niemand geſtorben, auf ausdrückliches Verlangen der Stadiſchen Regierung, welche auf Vernehmen, daß dieſes Schiff erwartet würde, bereits unter dem 3 Julii deshalben geſchrieben hatte:

Woferne das aus Smirna mit einer mehrentheils in Baumwolle beſtehenden Ladung kommendes Schiff, de Vinck genannt, welches der Schiffer Laurence Moody führet, mit einem guten und ganz unanſtöſſigen Geſundheits-Paß verſehen iſt, und das Schiffs-Volk bey der Ankunft geſund, auch unterweges niemand davon an einer verdächtigen Krankheit geſtorben; ſo kann ſelbigem die Auffahrt nach Hamburg verſtattet werden, wenn es zuvorderſt auch 14 Tage lang zu Cuxhaven Quarantaine gehalten.

nach ſeiner Ankunft dieſe 14tägige Quarantaine abhalten mußte.

§ 6.

Fernere allgemeine Veranſtaltungen im Jahre 1744, und in dem folgenden 1745ſten.

Hingegen wurden durch ein neues, am 11 Sept. 1744 publicirtes, Mandat die weſtlich-barbariſchen Küſten, und namentlich St. Crux, mit unter die abgeſchloſſenen Oerter geſetzet. Es nahm zwar der Zeit, den eingelaufenen Berichten nach, die anſteckende Seuche in Sicilien und Calabrien ſchon merklich ab, doch waren dieſe Nachrichten

richten noch nicht ſo zuverläßig, daß darauf eine Aenderung in den Quarantaine=Anſtalten mogte vorgenommen werden. Wie aber den Winter über, und in folgendem Frühjahre, ſowohl von erſtgedachten Oertern, als von der Weſtlich=Afrikaniſchen Küſte, die Beſtätigung von der ceßirenden Peſt einlief; ſo erging den 8ten März 1745 die Verordnung, daß alle bisher abgeſchloſſene Schiffe wieder auf die Elbe, und zur Quarantaine, zugelaſſen werden ſollten. Die Regierung zu Stade, mit welcher man dieſe zu publicirende Verordnung vorgängig communicirte, verlangte zwar in einem Schreiben vom 26 Febr. derſelben anzufügen: daß die aus St. Crux und andern Maroccaniſchen Orten in der Barbarey ankommenden Schiffe 40 Tage, die aus Sicilien und Calabrien aber 20 Tage vor Cuxhaven Quarantaine halten ſollten; und in einem andern vom 12 März allweiter: daß über dem auch noch die Ausladung der verdächtigen Waaren in Lichters, oder Fahrzeuge, zum Behuf der Auslüftung, veſtgeſetzet werden mögte. Man declinirte aber ſolches Hamburgiſcher Seite in der Antwort vom 15 März damit: daß man ſich in iedem beſonderen Vorfalle es vorbehielte, nach den vorkommenden Umſtänden, über die Art der Quarantaine, mit derſelben zu communiciren. Es fand ſich auch, daß dieſe ſtrenge, von Stadenſibus in Vorſchlag gebrachte, Quarantaine=Verordnung um ſo überflüſſiger, als in dieſem ganzen Jahre kein Schiff von den verdächtigen Gegenden auf die Elbe kam, das nicht die vollkommenſten Geſundheits=Päſſe vorzeigen konnte. Welche alſo alle, nach einer bloß 14tägigen Quarantaine, in welcher die Kiſten der Matroſen allein gelüftet wurden, zur Auffahrt nach Hamburg gelaſſen wurden.

§ 7.

§ 7.

Verfügungen im Jahre 1746, und die allendliche Aufhebung der Quarantaine = Anſtalten in ſelbigem.

Als hiernächſt die Gefahr und daher entſtehende Beſorgniß immer mehr abnahm; ſo begnügte man ſich im Anfange des Jahres 1746 blos damit, daß die Päſſe vorgezeiget wurden, und, wenn dieſe rein und unanſtößig, ließ man, ohne fernern Aufenthalt, die Schiffe weiter auſſegeln; bis im gedachten Jahre den 7ten Sept. alle Quarantaine = Anſtalten völlig aufgehoben wurden. Nur blieb den Lootſen der Befehl, weil die Levante gewiſſermaaſſen allemal unſicher, daher die Schiffer daſelbſt ſich gewöhnlich mit Geſundheits = Päſſen verſehen, die daher kommenden Schiffe vor Ritzebüttel zu ſetzen, damit der dortige Herr Amtmann ſolche Päſſe einzuſehen Gelegenheit hätte.

§ 8.

Neue Verfügungen gegen die Peſt in St. Crux im Jahre 1747.

Und in dieſen Umſtänden blieb die Sache faſt ein Jahr lang, da man den 3 Aug. 1747, als die Peſt zu St. Crux abermals ausbrach, die daher kommenden Schiffe abzuſchlieſſen, wiederum ſich genöthiget ſahe. Es eräugete ſich aber kein Zufall in dieſem Jahre, wobey dieſer Befehl zur Execution gebracht werden durfte.

§ 9.

Vorfälle im Jahre 1748 mit den Schiffen: die Jfr. Catharina, und zweyen däniſchen, und die deßhalber gemachten verſchiedentlichen Verfügungen.

Im folgenden 1748ſten Jahre langte zwar den 15 May Johann Caſpar Lühring, ein Hamburger, mit ſeinem Schiffe, die Jfr. Catharina, welches verſchie-

dene Häven in der Levante, für Rechnung eines hieſigen Bürgers, beſuchet, und Baumwolle daſelbſt geladen hatte, auf der Elbe an. Weil aber ſeine, von drey Holländiſchen Conſuln aus iedem Haven unterzeichneten, Patente vollkommen gut waren, ſo ward er zur Löſchung ohne Aufenthalt zugelaſſen: allein den 18 Jul. fand ſich ein Däniſches Schiff, welches den Altonaiſchen Kaufleuten, Joh. Bernh. und Anth. Fried. Klockenbring, zugehörete, Hedwig Margaretha genannt, geführet von Schiffer Asmus Bugge, vor Cuxhaven ein, das zu Saffi in der Barbarey 251 Säcke Wolle für Altonaiſche Rechnung geladen, welchem bald ein zweytes, geführt von Schiffer P. Janſen Koen, ebenmäßig für Rechnung derſelben Altonaiſchen Inwohner, welche Eigenthümer der Ladung des erſten waren, folgete. Die Patente beyder Schiffe bezeugten, daß die Peſt wirklich an gedachtem Ladungs-Orte graßire. Der Herr Ober-Präſident zu Altona drung in ſeinem Schreiben vom 13 Aug. auf erhaltene Nachricht hievon, Namens Sr. Königl. Majeſt. zu Dännemark, zuerſt darauf, daß Schiff und Ladung verbrannt werden ſollte. Als aber, nach bewieſener deſſen Unmöglichkeit, und der bey dem Verbrennen der Wolle auf der Revier, wo ſo viele Schiffe vor Anker liegen, ſeyenden Gefahr, Senatus die Zurückweiſung in die See für nöthig erachtete, ſo wegerten ſich Schiffer und Volk, wegen noch nicht erhaltener Gage, dieſem Befehl zu gehorchen, droheten auch, bey gegen ſie auszuübender Gewalt, ihre Tauen zu kappen, und das Schiff an den Strand zu ſetzen, welches iedoch zu verhüten, die Sicherheit der Gegend erfoderte.

Mittlerweile erfolgte die Königl. Däniſche Reſolution vom 23 Dec. dahin, daß die Abmachung dieſer Quarantaine-Sachen Senatui Hamburgenſi zu überlaſſen.

Als

Als er aber hierüber, und wegen der Auslüftung der Waaren, mit der Stadiſchen Regierung in der Correſpondenz begriffen war, und ſolche auf dem Neuenwerk, einer am Munde der Elbe liegenden Hamburgiſchen Inſel, unter der Erinnerung vornehmen zu laſſen von ſelbiger begehret wurde, weil im Jahre 1726 durch dergleichen Auslüftung die Peſt in Marſeille gebracht worden; ſo hatte, nach ſo vieler Monate Verweilen, der Mandatarius der Eigenthümer von dieſer Ladung ſich erkläret, daß er die Wolle in andere Schiffe laden und nach Marſeille ſenden wolle. Welches denn folglich geſchahe, und im März 1749 endlich zu Stande kam.

Währender Zeit, da vorbemeldte Umſtände mit den beyden Däniſchen Schiffen ſich zutrugen, hatte ſich abermals das Gerücht von einer in der Levante graßirenden Peſt ausgebreitet; daher die Regierung zu Stade bereits den 20 Aug. 1748 von Hamburg aus Nachricht verlangte, was dagegen für Anſtalten vorzukehren; und, als die Antwort darauf nicht ſo gleich erfolgte, ſchon den 10 Sept. dieſelbe mit dem Anfügen preßirte: daß, wenn ſolche in dieſer ſo angelegenen Sache nicht binnen 8 Tagen erfolgte, ſie, ohne weitern Anſtand, verfügen würde, daß gar kein Schiff aus den verdächtigen Orten paßiret werden ſollte.

Weil man aber Hamburgiſcher Seite nicht im Stande war, etwas Poſitives wegen ſothanen Gerüchtes zu benachrichtigen, ſo ging die den 13 Sept. ertheilte Antwort dahin, daß man, bis auf gewiſſeren Bericht von der Peſt in der Levante, bey der noch immer ſeit 1743 fortdaurenden Verfügung, daß alle aus der Levante kommende Schiffe vor Cuxhaven ſetzen, und ihre Patente produciren müßten, vor der Hand ſicher genug zu ſeyn glauben durfte.

§ 10.

Verfügungen im Jahre 1749 gegen die Peſt im Maroccaniſchen Königreiche und in Italien.

Es erfolgte darauf auch nichts weiter, als bis im Jahre 1749 die öffentlichen Zeitungen von der Peſt im Maroccaniſchen Königreiche, und von den dagegen in Engelland und Holland verfügten Anſtalten, Meldung thaten; da die Regierung zu Stade unterm 25 Julii ebenfalls um Quarantaine-Verfügungen anforderte, worauf den 30 Jul. zu Ritzebüttel die vorläufige Ordre den Lootſen gegeben wurde, an kein aus der verdächtigen Gegend kommendes Schiff überzugehen; ſondern ſolches zurück zu weiſen, welche Ordre den 3 Sept. auf St. Crux, Saffi, Salee, Tetuan, Tanger, und alle Häven, welche an der Barbariſchen Küſte, von der Meerenge bey Gibraltar an, bis an das Cap de las forcas, namentlich extendiret wurde: In dem Schreiben vom 12ten Sept. genehmigte die Regierung zu Stade dieſes alles, fügte aber hinzu:

> Inzwiſchen haben wir ferner aus den öffentlichen Zeitungen und andern Nachrichten erſehen, daß auch Italien von der Seuche verdächtig ſey, weil denen aus Livorno, Genua, Toſcana, und von den Küſten des Kirchenſtaats kommenden Schiffen eine Quarantaine auferleget worden, und zweifeln nicht, die Herren werden ſolchen Schiffen die Haltung einer Quarantaine zu Cuxhaven wenigſtens von 14 Tagen auferlegen.

Welches Verlangen man in der Antwort vom 3 Oct. nach vorgängig darüber eingeholter Nachricht aus Holland, und erlangter Erfahrung, daß die angeführten öffentlichen Zeitungen falſch wären, durch Communicirung dieſer Umſtände, und vorſtellig gemachten groſſen Schaden, den die Kaufleute ohnfehlbar aus dem Aufhalten

halten der mehrentheils mit Früchten geladenen Schiffen empfinden würden, nicht ganz abzulehnen vermogte, ſondern ſich genöthiget ſahe, die aus Italien kommenden Schiffe zu Cuxhaven ſetzen, und nicht eher, als nach durchgeſehenen und gut befundenen Päſſen, aufſegeln zu laſſen.

§ 11.
Beſondere Verfügungen in Anſehung des Schiffs Venedig aus Smirna, und des Nathanaels aus St. Crux und Saffia.

In dieſer Verfaſſung waren die Quarantaine-Anſtalten, als den 25 Sept. beſagten 1749ſten Jahres das Engliſche Schiff Venedig, geführt von Marck Pattiſon, das zu Smirna für Rechnung der Engliſchen Türkiſchen Compagnie Baumwolle geladen, und an den zur Engliſchen Court gehörigen Hamburgiſchen Kaufmann Boſanquet conſigniret war, zu Cuxhaven vor Anker kam. Weil nun deſſen Paß ausdrücklich bezeugte, daß täglich zu Smirna Zufälle von der Peſt ſich eräugeten, ſo war einmal nothwendig, die den Lootſen, wegen der Barbariſchen Küſte, nach dem mit der Stadiſchen Regierung getroffenen Concert, gegebene Ordre, auf die Levante, und namentlich auf Smirna, zu extendiren, auch ſolche Verfügung in den Zeitungen öffentlich kund gemacht, und hiernächſt, bey ſothanen Umſtänden, die Zurückweiſung des Schiffes, nach dem vom Anfange feſtgeſetzten Principio, kein Schiff, das von wirklich inficirten Orten käme, zur Quarantaine zu laſſen, beſchloſſen.

Indeß war ein Däniſches Schiff, der Nathanael, geführet von Frantz Bull, der zu St. Crux und Saffi Mandeln, Saffian, Droguerien und Kupfer, für Rechnung eines hieſigen Kaufmanns, geladen hatte, mit dieſer unſchädlichen Ladung bereits bey ſtürmigtem Wetter auf die Elbe gekommen, und zu Ritzebüttel angehalten.

Das Geſundheits-Patent deſſelben faßte im Spaniſchen dies Zeugniß:

Seither einem und einem halben Monat ſind hier zwey Perſonen geſtorben, wobey der Verdacht obwaltet, daß es von der Peſt ſey.

Bey dieſen Umſtänden ward dieſem Schiffe die Quarantaine zugeſtanden, welches, nebſt dem, was mit dem Engliſchen Schiffe Venedig vorgegangen, der Stadiſchen Regierung unter dem 31 Oct. kund gemacht wurde; und führete Senatus für die Zulaſſung des letzten Schiffes zur Quarantaine als Beweg-Urſachen an: daß das Patent offenbar von der faſt gänzlichen Abnahme der Peſt an dem Ladungs-Orte zeugte; daß die Ladung in lauter nicht giftfangenden Waaren beſtünde; daß das Schiffs-Volk, während einer 8wöchigen Reiſe, nach der beſchwornen Auſſage deſſelben, allewege friſch und geſund geweſen, und es noch ſey: und beſtimmte die Art der Quarantaine dahin, daß die Ladung, nach davon abgeſonderter und verbrannter, etwa giftfangender Emballage, zuvörderſt herausgenommen, hiernächſt das Schiff gehörig gereiniget, das Schiffs-Volk überdies annoch 14 Tage am Lande Quarantaine halten, deſſelben Kiſten geöffnet und gelüftet, und hiernächſt erſt frey erkläret werden ſollte.

§ 12.

Summariſche Wiederholung des vorhergehenden, zum Beweis der in den Quarantaine-Vorfällen bewieſenen Unpartheylichkeit, und gehabten, auch ferner feſtgeſetzten, gleichen *Principiorum*, und der nach ſelbigen den Engliſchen Schiffen beſtimmten möglichſten Willfahrung.

Es erhellet aus obiger Geſchichts-Erzehlung, daß bey allen vorgenommenen Quarantaine-Fällen Stadt-ſeiten nach

nach Beſchaffenheit der Caſuum zwar ein Unterſchied beobachtet worden, daß aber das Principium einförmig dieſes geblieben, für die Sicherheit auf eine Art zu ſorgen, welche den Intereſſenten an den Schiffen zugleich erträglich geweſen iſt.

Marck Pattiſon mußte mit ſeiner Ladung zurück, weil ſie Gift-fangend, und an einem Orte eingenommen worden, wo die Peſt herrſchte. Gleicher Befehl erging an Bugge und Koen aus gleichen Urſachen, und, ob man wol endlich, bey der deſperaten Entſchlieſſung des Schiffs-Volkes, ſich lieber mit dem Schiffe in den Grund ſchlieſſen zu laſſen, ſich genöthiget fand, nach Verlauf einiger Monaten an derſelben admiſſion zur Quarantaine zu gedenken; ſo iſt es doch endlich noch dahin gediehen, daß gleichwohl die Gift-fängige Ladung zurück, und nicht nach Hamburg gebracht iſt. Das Schiff: der König David, erhielte die Erlaubniß, ſeine Wolle zu lüften, weil die Beſorgniß dabey nicht groß, angeſehen ſie geladen war, als nur ein geringer Verdacht von der Peſt ſich anhob, und folglich in geſunden Zeiten gewiß geſammlet und gepacket war. Frantz Bull mußte ſeine Waaren aus der Emballage nehmen, ſie entladen, und nachher noch 14 Tage mit ſeinem Volke Quarantaine halten, weil ſein Ladungs-Ort inficiret geweſen, und noch nicht völlig frey geſprochen werden konnte. Und Johann Cockerill mußte mit dem Schiffe *quæſtionis* nur 8 Tage liegen, und hatte noch dazu Erlaubniß, während derſelben ſeine theils gar Gift-fangende Güther, nach abgenommener *Emballage*, zu löſchen, weil er ſich in Gegenden aufgehalten, die theils wirklich nicht rein, theils noch verdächtig waren. Wie merklich ſind nicht die Graden der Strenge in dieſen verſchiedenen Verordnungen nach den Graden der beſorgten Gefahr von einander unterſchieden!

M 7.

Traité de Commerce, entre la France, & la Ville de Hambourg, conclû à Hambourg, le premier Avril, 1769.

Le ROI deſirant, de faire connoître à la ville libre Imperiale de *Hambourg* de la hanſe Teutonique, qu'en lui rendant ſes bonnes graces, Il a repris pour elle la même affection, & la même bonne volonté, que *Sa Majeſté* lui a temoignées ci-devant, ainſi qu'aux Villes de Lubec & de Breme, auſſi de la hanſe Teutonique, à l'exemple des Rois Ses predéceſſeurs, depuis LOUIS XI. jusqu'à LOUIS XIV. Son très-honoré Seigneur & Bisayeul, dans pluſieurs Traités conſécutiſs de marine, & de commerce, & particuliérement dans celui, du 28. Septembre, 1716. & *Sa Majeſté* ayant reçu favorablement les inſtantes prières & ſupplications de la dite Ville de Hambourg, Elle s'eſt determinée, à retablir entre Ses ſujets, & ceux de la dite Ville, une ſincère intelligence pour l'avantage & l'utilité reciproques, ſur la baſe du dit Traité de 1716. rectifié dans pluſieurs articles, dont l'experience a demontré l'inſuffiſance; & Elle a nommé en conſequence, le Sieur Marquis *de Noailles*, Meſtre de Camp de Cavalerie, Gouverneur de Vannes & d'Aurai, Son Miniſtre Plenipotentiaire, près des Princes & Etats du Cercle de Baſſe Saxe, pour conferer avec les Sieurs *Faber*, Sindic, & *Clamer*, Senateur,

Depu-

Commerce- und See-Tractat, zwiſchen der Krone Frankreichs, und der Kaiſerlichen freyen Reichs-Stadt Hamburg, geſchloſſen zu Hamburg, am 1 April, 1769.

Demnach Se. Allerchriſtlichſte Majeſtät Verlangen tragen, der Kaiſerl. freyen Reichs- und Hanſee-Stadt, Hamburg, zu erkennen zu geben, daß Sie Ihro Gnade derſelben wieder zugewendet, und für ſie eben ſolche hohe Gewogenheit und geneigten Willen hegen, wie Se. Majeſtät ihr zuvor bezeuget, und wie ſie ein Gleiches den Hanſee-Städten Lübeck und Bremen, nach dem Beyſpiele Ihro glorreicheſten Vorfahren, von Ludewig dem XI. an, bis auf Ludewig den XIV. Dero höchſtverehrlichen Herrn Aelter-Vater, in verſchiedenen, auf einander gefolgten, See- und Commerce-Tractaten, und beſonders in demjenigen, welcher am 28. September, 1716. errichtet worden, erwieſen, Se. Majeſtät auch das inſtändige Anſuchen der gedachten Stadt Hamburg gnädigſt wol aufgenommen; ſo haben ſie ſich huldreichſt entſchloſſen, zwiſchen Ihro, und der Stadt Unterthanen, zum wechſelweiſen Nutzen derſelben, ein aufrichtiges gutes Vernehmen wieder herzuſtellen, weß Endes der erwehnte Tractat von 1716. zum Grunde geleget, und in verſchiedenen Artikeln, wovon die Erfahrung eine Nichthinlänglichkeit gezeiget hatte, verbeſſert worden. Dem zu Folge haben Se. Majeſtät den Herrn Marquis von Noailles, Oberſten von der Cavalerie, Gouverneur von Vannes und Aurai, Dero gevollmächtigten Miniſter bey den Fürſten und Ständen des Niederſächſiſchen Kreiſes, ernannt, um mit dem Herrn Syndico Faber, und

Deputés de la ville de Hambourg, & pour convenir avec eux d'un nouveau Traité de Navigation & de Commerce; & le dit Miniſtre Plenipotentiaire, & les dits Deputés, s'étant reciproquement, communiqué Leurs plein-pouvoirs, & ayant tenu pluſieurs Conférences entre eux, ont conjointement conclû & arreté les articles ſuivants.

I.

Les habitans de la ville de Hambourg jouiront en ce, qui regarde le Commerce & la Navigation, de la même liberté, dont ils ont joui, depuis pluſieurs Siècles. En conſequence ils pourront trafiquer & naviguer en toute ſureté tant en France, qu'autres Roïaumes, Etats, Païs & Mers, Lieux, Ports, Côtes, Havres, & Rivières en dependans, ſitués en Europe, pour y aller, venier paſſer & repaſſer, tant par mer, que par terre, avec leurs navires & marchandiſes, dont l'entrée, ſortie, & transport ne ſont, ou ne ſeront defendus au ſujets de *Sa Majeſté*, par les loix & ordonnances du Roïaume.

II.

Les Sujets de la dite Ville, qui trafiqueront & demeureront en France, ne ſeront point aſſujettis au Droit d'Aubaine, & pourront diſpoſer par teſtament, donation, ou autrement, de leurs biens meubles & immeubles, en faveur de telles perſonnes, que bon leur ſemblera, & leurs heritiers, reſidens en France, ou ailleurs, pourront leur ſucceder *ab inteſtat*, ſans qu'ils aïent beſoin,

dem Herrn Senatore Clamer, Deputirten der Stadt Hamburg, zuſammen zu treten, und mit ihnen einen neuen See- und Commerce-Tractat zu verabreden. Nachdem nun hochgedachter Gevollmächtigter Miniſter, und beſagte Deputirte, ſich einander ihre Vollmachten mitgetheilet, und verſchiedene Conferenzen zuſammen gehalten, ſo haben ſie folgende Artikel mit einander beſchloſſen und veſtgeſetzet.

I.

Die Einwohner der Stadt Hamburg ſollen hinfüro eben derſelben Freyheit, in der Handlung und Schifffahrt, genieſſen, deren ſie, von vielen Jahrhunderten her, genoſſen haben. Folglich können ſie mit aller Sicherheit, ſowol nach Frankreich, als anderen Königreichen, Staaten, Ländern und Seen, Oertern, Seehäfen, Küſten, Häfen und Flüſſen, welche von Sr. Allerchriſtl. Majeſtät Scepter abhängig, und in Europa belegen ſind, zu Waſſer und zu Lande, handeln, fahren, ſich mit ihren Schiffen und ſolchen Güthern, deren Ein- und Ausbringen, oder Wegführung, den Königl. Unterthanen ſelbſt, durch die Reichsgeſetze und Verordnungen, nicht verboten iſt, oder künftig verboten werden mögte, dahin begeben, kommen, vorbey und wieder zurücke reiſen.

II.

Die Hamburgiſchen Unterthanen, welche in Frankreich Handlung treiben und da wohnen werden, ſollen dem Droit d'Aubaine mitnichten unterworffen ſeyn, vielmehr ſollen ſie freye Macht haben, durch Teſtament und Schenkung, oder auf andere Weiſe, über ihre beweg- und unbewegliche Güther, wem zum Beſten ſie wollen, zu diſponiren. So ſollen auch ihre Erben, ſie mögen in Frankreich, oder ſonſt irgend wohnen, ihnen ab inteſtato ſuccediren können, ohne

beſoin, d'obtenir des lettres de naturalité, & ſans que l'effet de cette conceſſion leur puiſſe être conteſté, ou empêché, ſous prétexte de quelques droits, ou prérogatives des Provinces, Villes, ou perſonnes privées. En conſideration de cette exemption du Droit d'Aubaine, en faveur des Sujets de la Ville de Hambourg, il a été convenu, que les Sujets du Roi, qui trafiqueront, ou demeureront dans la dite ville, pourront pareillement diſpoſer par teſtament, donation, ou autrement, de leurs biens meubles & immeubles, en faveur de telles perſonnes, qu'il leur plaira, que leurs heritiers, reſidens à Hambourg, ou ailleurs, pourront leur ſucceder *ab inteſtat*, ſans aucun empêchement.

III.

Ceux des ſujets de *Sa Majeſté*, qui ſont ſortis, ou ſortiront du Roïaume, avec Sa permiſſion, pour s'établir dans la dite ville, pourront rentrer en France, quand bon leur ſemblera, ſans païer de leurs effets, & biens, ſoit meubles, ou immeubles, qu'ils tranſporteront en France, aucun droit d'émigration, ou autre, ſous quelque denomination que ce puiſſe être. Les ſujets de la ville de Hambourg, établis en France, jouiront, en pareil cas, de la même liberté, & des mêmes exemptions.

IV.

A l'égard des ſucceſſions, ſoit mobiliaires, ſoit immobiliaires, que les ſujets de la dite Ville recueilleront en France, il en ſera perçu, outre les droits locaux, uſités

ne deßfalls einiger Naturaliſation zu bedürfen; gleichwie denn die Kraft dieſer ihnen ertheilten Conceßion von niemanden, unter dem Vorgeben einiger Rechte, oder Vorzüge der Provinzen, Städte, oder Privat-Perſonen, angefochten oder behindert werden ſoll. In Betracht dieſer Befreyung vom Droit d'Aubaine, womit die Hamburgiſchen Unterthanen begünſtiget ſind, iſt verabredet worden, daß die Unterthanen Sr. Allerchriſtl. Majeſtät, welche in beſagter Stadt Hamburg handeln und wohnen werden, gleichfalls freye Macht haben ſollen, durch Teſtament, Schenkung, oder auf andere Weiſe, über ihre beweg- und unbewegliche Güther, zum Vortheile derjenigen Perſonen, welche ihnen belieben, zu diſponiren; wie denn nicht weniger ihre Erben, ſie mögen ſich in Hamburg, oder anderswo aufhalten, ihnen ab inteſtato, ohne alle Hinderniß, ſuccediren können.

III.

Die Unterthanen Sr. Majeſtät, welche, mit Dero Vergünſtigung, aus dem Franzöſichen Reiche gegangen ſind, oder daraus gehen werden, um ſich in Hamburg niederzulaſſen, ſollen, wann es ihnen gefällig iſt, wieder nach Frankreich zurückkehren können, ohne einiges Abzugsgeld, oder andere Abgaben, unter irgend einem Titel, von ihren beweg- oder unbeweglichen Güthern und Effecten, welche ſie nach Frankreich tranſportiren, erlegen zu dürfen. Die Hamburgiſchen Unterthanen, welche ſich in Frankreich niedergelaſſen haben, ſollen, in gleichem Vorfalle, eben derſelben Freyheiten und Vortheile genieſſen.

IV.

Was die Erbſchaften, ſowol beweglicher, als unbeweglicher Güther, anbetrifft, welche die Unterthanen beſagter Stadt, in Frankreich, werden einzufodern haben; ſo ſoll von

uſités en pareil cas, au profit du Roi, ou de qui il appartiendra, un droit de détraction dans la même quotité, ſavoir 10 pCt. de la valeur du Capital, & tant & ſi longtems, que ce droit ſera perçu, par la ville de Hambourg des ſucceſſions, qui écheront aux ſujets de *Sa Majeſté*, dans cette ville & dans ſon territoire.

V.

Les bourgéois & ſujets de Hambourg ne ſeront tenus, de païer pour leurs marchandiſes & denrées, tant à l'importation en France, qu'à l'Exportation, d'autres, ni plus grands droits, que ceux, que païera la nation du Nord la plus favoriſée. Quant à leurs perſonnes, biens meubles & immeubles, & denrées de conſommation pour leurs maiſons en France, ils ne ſeront tenus, de païer d'autres, ni de plus grands droit, contributions ou charges, que ne païeront les propres & naturels ſujets de *Sa Majeſté*. Les mêmes diſpoſitions auront lieu dans la Ville de Hambourg, à l'égard des ſujets du Roi, c'eſt à dire: que, pour ce, qui regarde le fait de la navigation & du commerce, ils y ſeront traités, comme la nation la plus favoriſée, & qu'à l'egard de leurs perſonnes, de leurs contributions, de leurs biens meubles & immeubles, & des denrées de conſommation pour leurs maiſons, ils ſeront traités, comme, les propres ſujets & bourgéois de la même ville.

VI.

von ſelbigen, auſſer den, in ſolchen Fällen, gewöhnlichen Local-Gebühren, ein Abzugsgeld, zum Vortheile des Königs, oder deſſen, der dazu berechtiget ſeyn wird, in gleichem Verhältniſſe, eingehoben werden, nemlich 10 pCt. von dem Belauffe des Capitals, und zwar in ſo ferne und ſo lange, als die Stadt Hamburg dieſes Abzugsgeld von den Erbſchaften erheben wird, welche den Unterthanen Sr. Majeſtät, in ſelbiger Stadt und deren Gebiete, zufallen werden.

V.

Die Hamburgiſchen Bürger und Unterthanen ſollen nicht gehalten ſeyn, für ihre Güther und Waaren, weder bey der Einfuhr in Frankreich, noch bey der Ausfuhr, andere, oder gröſſere, Abgaben zu bezahlen, als diejenigen, welche von der am meiſten begünſtigten Nordiſchen Nation bezahlet werden. Was aber ihre Perſonen, bewegliche und unbewegliche Güther, und die, zu ihrer Haushaltung in Frankreich, benöthigten Lebensmittel anbetrifft; ſo ſollen ſie nicht gehalten ſeyn, andere, oder gröſſere Abgaben, Contributionen und Auflagen zu bezahlen, als diejenigen, welche von Sr. Majeſtät eigenen und eingebohrnen Unterthanen bezahlet werden. Ein Gleiches ſoll auch in der Stadt Hamburg, in Anſehung der Königlichen Unterthanen, ſtatt finden, das iſt zu ſagen: ſie ſollen, ſo viel die Schiffahrt und Handlung betrifft, daſelbſt, auf gleiche Weiſe, wie die am meiſten begünſtigte Nation, behandelt werden; was aber ihre Perſonen, ihre Contributionen, ihre beweglichen und unbeweglichen Güther, und die, zu ihrer Haushaltung, benöthigten Lebensmittel anbelanget, ſo ſollen ſie, auf ebene Weiſe, wie die eingenen Bürger und Unterthanen ſelbiger Stadt, behandelt werden.

VI.

Les navires de la Ville de Hambourg ſeront exempts du droit de frêt de cent ſols, par tonneau, pendant le temps fixé, pour la durée du préſent traité, & ils jouiront de cette exemption de même, qu'en jouiſſent actuellement les Hollandois, & tant & ſi longtems, qu'aucune nation du Nord en jouira. On n'exigera point des dits navires dans les Ports de France, d'autres, ni plus grands droits d'Ancrage, d'Amirauté, viſite, pilotage, & autres ſemblables, que ceux, que paye actuellement la Nation du Nord la plus favoriſée. Les François ſeront pareillement exempts du droit de frêt, qui ſe leve à Hambourg, ſous le nom de *Laſtgeld*, ou ſous quelque autre dénomination, que ce puiſſe être, tant & ſi longtems, que les Hamburgéois jouiront de l'exemption du droit de frêt en France; On n'exigera pas non plus des dits vaisſeaux françois dans le port de la dite ville, d'autres, ni plus grands droits d'Ancrage, de paſſeport, de patache, & autres ſemblables, que ceux, que payera la nation la plus favoriſée.

VII.

L'on depêchera dans les douanes & bureaux tant en France, qu'à Hambourg, également & ſans aucune diſtinction, les ſujets reſpectifs auſſitôt, qu'il ſera poſſible, ſans leur cauſer aucun empechement, ni retardement, quelsqu'ils puiſſent être.

VIII.

Les ſujets du Roi, qui ſont créanciers des bourgéois, habitans & ſujets de Hambourg, ſeront traités dans les faillites,

VI.

Die Schiffe der Stadt Hamburg ſollen von dem Droit de Frêt, oder Faß-Gelde der 100 Sols, ſo lange dieſer Tractat währet, befreyet ſeyn, und ſie ſollen dieſer Befreyung, auf eben die Art, genieſſen, wie die Holländer deren wirklich theilhaftig ſind, und in ſo ferne und ſo lange, als einige Nordiſche Nation damit begünſtiget ſeyn wird. In den Franzöſichen Häfen ſoll auch von gedachten Schiffen an Anker-Gelde, Admiralitäts-Gebühren, Viſitir-Gelde, Loots-Gelde, und andern dergleichen Abgaben, ſonſt nichts, und nicht mehr gefordert werden, als von der am meiſten begünſtigten Nordiſchen Nation würklich bezahlet wird. Gleichergeſtalt ſollen die Franzoſen von dem Droit de Frêt befreyet ſeyn, welches zu Hamburg, unter dem Namen des Laſt-Geldes, oder unter welcher Benennung es ſonſt ſeyn mögte, gehoben wird, und zwar in ſo ferne und ſo lange, als die Hamburger der Befreyung von dem Droit de Frêt, in Frankreich, genieſſen werden; auch ſoll von den Franzöſiſchen Schiffen, im Hafen gedachter Stadt, für Anker-Geld, See-Briefe, Zoll-Jacht-Geld, und andere dergleichen Abgaben, ſonſt nichts, und nicht mehr gefordert werden, als was von der am meiſten begünſtigten Nation bezahlet wird.

VII.

Sowol in Frankreich, als zu Hamburg, ſollen auf den Zoll- und Schreib-Stuben beyderſeitige Unterthanen, auf gleiche Art, und ohne einigen Unterſchied, ſobald als möglich, abgefertiget werden, ohne ihnen einige Hinderung in den Weg zu legen, oder ſie, auf einige Weiſe, aufzuhalten.

VIII.

Die Königlichen Unterthanen, welche Gläubiger Hamburgiſcher Unterthanen ſind, ſollen, bey Falliſſementen,

faillites, & dans la collocation des créanciers, comme les Bourgéois de la dite Ville, en ſorte, qu'il n'y ait plus dorénavant, dans la dite ville & territoire, aucune ſorte de preférence, ni de diſtinction, au préjudice des ſujets du Roi, comme il n'y en a point, à cet égard, en France, au préjudice des Hambourgéois.

IX.

Sa Majeſté ayant propoſé, d'établir un Tribunal particulier, pour juger promptement toutes les affaires contentieuſes de Ses ſujets, dans la ville de Hambourg, & le Senat de la dite ville ayant repréſenté, que cet Etabliſſement exigeroit beaucoup de tems, *Sa Majeſté* a bien voulu, accepter proviſionnellement l'offre, qui Lui a été faite, d'établir une commiſſion particulière, pour la plus prompte inſtruction & deciſion des affaires de commerce, ſoit en accommodant les parties, ſoit en referant au Senat; ne ſuſpendant, qu'à cette condition, les arrangemens à prendre, de part & d'autre, pour l'établiſſement du ſusdit Tribunal particulier; & en attendant le Senat de Hambourg pourvoira auſſi, par un reglement, à ce, que les procès des ſujets du Roi, autres que ceux, qui ſont relatifs au commerce, ſoient terminés le plutôt, qu'il ſera poſſible, & au plus tard dans l'eſpace d'un an, à compter du jour de la première aſſignation; ſi la nature de l'inſtruction ne s'y oppoſe pas evidemment.

X.

Les Capitaines, Maîtres, ou Patrons des navires de la ville de Hambourg, leurs pilotes, officiers, mariniers, mate-

und bey Collocirung der Gläubiger, eben ſo, wie die Bürger erwehnter Stadt, behandelt werden, ſo, daß hinkünftig in gedachter Stadt und deren Gebiete keinerley Vorzug, noch Unterſchied, zum Nachtheile der Königlichen Unterthanen, ſtatt finden ſoll, wie denn, in dieſem Stücke, in Frankreich, zum Nachtheile der Hamburger, kein Unterſchied gemacht wird.

IX.

Da Jhro Majeſtät in Vorſchlag bringen laſſen, ein beſonderes Gericht anzuordnen, um alle Streitſachen Dero Unterthanen in der Stadt Hamburg ſchleunig zu entſcheiden, und der Senat gedachter Stadt vorgeſtellet, daß eine ſolche Einrichtung viel Zeit erfodern würde, ſo haben Jhro Majeſtät das geſchehene Anerbieten inzwiſchen anzunehmen, geruhet, daß nemlich, zur ſchleunigſten Verhandlung und Entſcheidung der Commerce-Sachen, eine beſondere Commißion niedergeſetzet werden ſolle, um entweder, die Parthenen in Güte zu vergleichen, oder davon zu Rath zu referiren; unter welcher Bedingung nur die, zur Anordnung obgedachten beſondern Gerichts, von beyden Seiten zu nehmenden Maaßregeln annoch verſchoben worden: indeſſen wird auch der Senat der Stadt Hamburg, durch ein Reglement, dafür Sorge tragen, daß diejenigen Proceſſe der Königlichen Unterthanen, welche keine Handelsſachen betreffen, ſo bald es nur immer möglich, zu Ende gebracht werden mögen, und zwar längſtens innerhalb Jahres Friſt, von dem Tage der erſten Vorladung an zu rechnen; es ſey denn, daß die Beſchaffenheit der Verhandlung ſolches augenſcheinlich nicht geſtatte.

X.

Die Capitaines, Schiffer, oder Patronen der Hamburgiſchen Schiffe, ihre Steuer-Leute, Officiers, See-Leute,

matelots, ou ſoldats, ne pourront être arrêtés, ni les navires détenus, ou obligés à aucun ſervice, ou transport, même les denrées & marchandiſes ne pourront être ſaiſies dans les ports de France, en vertu d'aucun ordre général, ou particulier, ni pour quelque cauſe, que ce ſoit, quand il s'agiroit de la defenſe de l'Etat, ſi ce n'eſt du conſentement des intereſſés, ou en païant, ſans préjudice néanmoins des ſaiſies, faites par autorité de juſtice, & dans les regles ordinaires, pour les dettes legitimes, contracts ou autres cauſes, pour raiſon des quelles il ſera procedé, par les voies de droit, ſelon les formes judiciaires.

XI.

Les navires, appartenants aux habitans de la ville de Hambourg, paſſant devant les côtes de France, & rélachant dans les rades, ports & rivières du Roïaume, par tempête, ou autrement, ne ſeront contraints, d'y décharger, ou vendre leurs marchandiſes en tout, ou partie, ni tenus, de païer aucuns droits, ſi non pour les marchandiſes, qu'ils y déchargeront volontairement & de leur gré. Pourront néanmoins les Capitaines, Maîtres, ou Patrons des navires de la ville de Hambourg, vendre une partie de leur chargement, pour acheter les vivres, dont ils auront beſoin, & les choſes neceſſaires au radoub de leurs vaiſſeaux, après en avoir obtenu la permiſſion des Officiers de l'Amirauté, auquel

cas

Matroſen, oder Soldaten, mögen in den Franzöſiſchen Häfen nicht arreſtirt, noch die Schiffe angehalten, oder zu einigem Dienſte, oder Transport, gezwungen, noch auch deren Güther und Waaren in Beſchlag genommen werden, weder vermöge einiger allgemeinen, noch beſonderen Verordnung, oder um einiger Urſachen willen, wie ſolche Namen haben könnten, und wenn es auch die Defenſion des Staats anbeträffe; es wäre denn mit Beliebung der Intereſſenten, oder gegen Bezahlung. Jedoch ſind hiemit diejenigen Arreſte nicht gemeinet, welche, durch richterliche Autorität, und, nach den gemeinen Regeln, wegen rechtmäßiger Schulden, Contracten, oder dergleichen Urſachen, verhänget werden, als welcherhalben, durch ordentlichen Weg Rechtens, nach Gerichts-Gebrauch, zu verfahren.

XI.

Wann die, den Einwohnern der Stadt Hamburg, zugehörigen Schiffe vor den Franzöſiſchen Küſten vorbeyfahren, und, Ungewitters halber, oder ſonſt, in die Häfen, Rheden oder Flüſſe des Reichs einlauffen, ſo ſollen dieſelben nicht genöthiget werden, daſelbſt auszuladen, oder die inhabenden Waaren ganz, oder zum Theile, zu verkauffen, noch ſchuldig ſeyn, einige Rechte zu bezahlen, ohne allein für diejenigen Waaren, welche ſie von ſelbſt, und aus eigenem Belieben, ausladen mögten. Jedoch ſtehet den Capitaines, Schiffern, oder Patronen, der Hamburgiſchen Schiffe frey, einen Theil ihrer Ladung zu verkauffen, und dafür Victualien, deren ſie etwa benöthiget, oder was ſie ſonſt, zur Reparirung ihrer Schiffe, bedürfen mögten, einzukauffen, wann ſie deßhalber vorgängig Erlaubniß von den Officianten der Admiralität erhalten: und, in dieſem Falle, ſollen ſie keine andere Rechte, als nur

cas ils ne païeront les droits, que des marchandiſes, qu'ils auront vendues, ou échangées.

XII.

S'il arrive, que des vaiſſeaux de guerre, ou navires marchands, échouent par tempête, ou autrement, ſur les côtes de France, ou ſur celle de la ville de Hambourg, les dits vaiſſeaux, ou navires, leurs apparaux & marchandiſes, vivres, munitions & denrées, ou les deniers, qui en proviendront, en cas de vente, ſeront rendus aux proprietaires, ou à ceux, qui auront charge, ou pouvoir d'eux, ſans aucune forme de procès, pourvû que la raclamation en ſoit faite dans l'an & jour, en païant ſeulement les frais raiſonnables, & ceux du ſauvement, ainſi qu'ils ſeront reglés; à l'effet dequoi *Sa Majeſté* & le Sénat de la dite ville donneront leurs ordres, pour faire châtier ſévèrement leurs ſujets, qui auront profité, ou tenté de profiter, d'un pareil malheur. Les marchandiſes des batimens échoués, ne pourront être vendues, avant l'expiration du dit terme d'un an & un jour, ſi ce n'eſt, qu'elles ſoient de qualité, à ne pouvoir être conſervées; mais s'il ne ſe preſente point de reclamateur, ou perſonne de ſa part, dans le mois, après que les effets auront été ſauvés, il ſera procedé, par les officiers de l'Amirauté de France, ou par ceux de la dite ville, à la vente de quelques marchandiſes des plus periſſables; & le prix, qui en proviendra, ſera emploïé au païement des ſalaires de ceux, qui auront travaillé au ſauvement, des quelles ventes & païement il ſera dresſé procès verbal.

XIII.

von denjenigen Waaren bezahlen, welche ſie verkauffet, oder vertauſchet haben.

XII.

Woferne es ſich begiebet, daß Kriegs- oder Kauff-fahrthey-Schiffe, durch Sturm, oder ſonſt, auf den Franzöſiſchen Küſten, oder auf der Hamburgiſchen, ſtranden, ſo ſollen ſolche Schiffe, derſelben Geräthſchaft, Güther, Victualien, Munition und Waaren, oder, im Falle des Verkaufs, das daraus gelöſete Geld den Eigenthümern, oder denen, die Befehl und Vollmacht von ſelbigen haben, ohne allen gerichtlichen Proceß, wiedergegeben werden; wann nemlich die Reclamation, innerhalb Jahres und Tages, angebracht, die aufgelaufenen billigmäßigen Unkoſten bezahlet, und das Berg-Lohn ſolchergeſtalt, als man ſich darüber verſtanden, entrichtet worden; zu ſolchem Behuf wollen Ihro Königl. Majeſtät, und der Senat gedachter Stadt, die erforderlichen Befehle, zu ſcharfer Beſtrafung derjenigen Ihrer Unterthanen, ergehen laſſen, welche von dergleichen Unglücke profitiret, oder davon zu profitiren getrachtet haben mögten. Die Güther der geſtrandeten Schiffe mögen, vor Ablauf des beſagten Termins vom Jahre und Tage, nicht verkauffet werden, woferne ſie nicht etwa von der Beſchaffenheit ſind, daß ſie nicht verwahrlich aufbehalten werden können. Wann ſich aber kein Eigenthümer, oder kein Befehlshaber deſſelben, in Zeit eines Monats, nachdem die Güther geborgen worden, anfindet, ſo ſoll von den Officianten der Admiralität in Frankreich, oder gedachter Stadt, mit Verkaufung einiger der allerverderblichſten Waaren verfahren, und das daraus gelöſete Kauf-Geld, zur Belohnung derjenigen, die an der Bergung gearbeitet, angewendet, auch über den Verkauf und die Bezahlung eine Regiſtratur errichtet werden.

XIII.

XIII.

S'il ſurvenoit une guerre, entre le Roi, & quelques puisſances autres, que l'Empereur & l'Empire d'Allemagne, (ce qu'à Dieu ne plaiſe) les vaisſeaux de *Sa Majeſté*, & ceux de Ses ſujets, armés en guerre, ou autrement, ne pourront empêcher, arrêter, ni retenir les navires de la dite ville de Hambourg, ſous quelque prétexte, que ce ſoit, quand même ils iroient dans les villes, ports, havres, & autres lieux, dependans des puisſances ennemiës de *Sa Majeſté*, ſi ce n'eſt dans les cas, ci-après expliqués; & pour prévenir autant, qu'il ſera poſſible, tout Commerce illicite, en têms de guerre, le Senat de la dite ville s'engage, dans le cas de rupture entre la France, & quelques puiſſances, autres, que l'Empereur & l'Empire d'Allemagne, de ne pas permettre, ſous quelque prétexte, que ce ſoit, que les bourgeois, habitans, ou ſujets de la dite Ville fourniſſent aux ennemis du Roi aucunes armes, munitions de guerre, ni marchandiſes de contrebande, ci-après deſignées.

XIV.

Comme il eſt neceſſaire, que les bourgeois & habitans de la dite ville ſachent, en quoi conſiſte la liberté de leur commerce & navigation, en têms de guerre, & qu'ils aïent une connoiſſance parfaite des risques, qu'ils courront, en faiſant un commerce illicite & défendu, il a été arrêté, que la confiſcation aura lieu dans les cas ſuivans:

1. Lorsque des effets, marchandiſes & denrées, appartenants aux bourgeois & habitans de la dite ville, ſe trouveront chargés dans un navire ennemi, quand même ils ne ſeroient pas de contrebande.

2. Lorsque

XIII.

Daferne zwiſchen Jhro Königl. Majeſtät und andern Puiſſancen, den Kayſer und das deutſche Reich ausgenommen, (welches Gott verhüte!) Krieg entſtehen würde, ſo ſollen die Schiffe Sr. Majeſtät und Dero Unterthanen, welche zum Kriege, oder ſonſt ausgerüſtet, die Hamburgiſchen Schiffe, unter keinerley Scheine, oder Vorwand, behindern, an- noch aufhalten, wenn ſie gleich nach Städten, Häfen, oder andern Plätzen gingen, welche Jhro Majeſtät Feinden unterworfen ſind; es wäre dann in den hienächſt angeführten Fällen. Damit auch aller unerlaubte Handel in Kriegeszeiten, ſo viel möglich, verhütet werden möge, ſo verbindet ſich der Senat der Stadt Hamburg, im Falle eines entſtehenden Bruches zwiſchen Frankreich, und andern Puiſſancen, den Kayſer und das deutſche Reich ausgenommen, unter keinerley Vorwande, geſtatten zu wollen, daß die Bürger, Einwohner und Unterthanen gedachter Stadt, den Feinden Jhro Königl. Majeſtät, einige Waffen, Krieges-Munition, oder ſonſt hienach benannte Contrebande-Waaren zuführen.

XIV.

Weil es nothwendig iſt, daß die Bürger und Einwohner gedachter Stadt eigentlich wiſſen, worinn die Freyheit ihrer Handlung und Schifffahrt, in Kriegeszeiten, beſtehe, und daß ſie eine vollſtändige Kenntniß der Gefahr erhalten, welcher ſie unterworfen ſind, wann ſie einen unerlaubten und verbotenen Handel treiben, ſo iſt veſtgeſetzet, daß die Confiſcation in folgenden Fällen ſtatt finden ſolle:

1. Wann Effecten, Güther und Waaren, welche den Bürgern und Einwohnern gedachter Stadt zugehören, in einem feindlichen Schiffe angetroffen werden, wenn auch gleich ſelbige keine Contrebande-Waaren wären.

2. Lorsque des effets & marchandiſes de contrebande, ci-après deſignés, ſe trouveront chargés dans un navire de la dite ville, & que leur deſtination ſera, d'être portés aux païs & places des ennemis de la Couronne.

3. Lorsque des effets, marchandiſes & denrées, appartenants aux ennemis du Roi, & ſervants à l'équipement, aproviſionnement, ou ſuſtentation de leurs troupes, ou de leurs auxiliaires, ſe trouveront chargés dans un navire de la dite ville. Pour ce, qui regarde le navire même, & le reſte du chargement, la deciſion ſe trouve à l'Article 17. du préſent Traité.

XV.

Sous le terme de marchandiſes de contrebande ſont entenduës les munitions de guerre, & armes à feu, comme canons, mousquets, mortiers, bombes, ſauciſſes, cercles poiſſés, affuts, fourchettes, bandoulières, poudre, mèches, ſalpêtre, balles, ſouffre, & toutes autres ſortes d'armes, comme piques, épées, morions, casques, cuiraſſes, hallebardes, javelots & autres armes, de quelque eſpèce, que ce ſoit, enſemble les chevaux, ſelles de cheval, foureaux de piſtolets, & généralement tous les autres aſſortimens, ſervant à l'uſage de la guerre.

XVI.

Ne ſeront point compris dans ce genre de marchandiſes de contrebande les froments, bleds, & autres grains, legumes, vins, huiles, ſels, ni généralement tout ce, qui ſert à la nouriture & ſuſtentation de la vie; mais au contraire, les dites denrées, chargées dans un navire de Hambourg, & appartenantes aux bourgeois & habitans de la dite ville, ou à une nation amie de la France,

2. Wann die nachher benannten Contrebande-Waaren und Effecten in einem Hamburgiſchen Schiffe ſich befinden, und ſelbige, vermöge ihrer Beſtimmung, nach Ländern, oder Plätzen, die den Feinden der Krone Frankreich zugehören, gebracht werden ſollen.

3. Wann Effecten, Güther und Waaren, welche den Feinden des Königes zugehören, und zur Rüſtung, zur Proviantirung, oder zum Unterhalte ihrer Truppen, oder ihrer Hülfs-Völker dienen, in einem Hamburgiſchen Schiffe angetroffen werden. Was das Schiff ſelbſt, und die übrige Ladung anlanget, ſo findet ſich deßfalls die Entſcheidung im 17 Artikel des gegenwärtigen Tractats.

XV.

Unter der Benennung von Contrebande-Waaren ſind zu verſtehen Krieges-Munition und Geſchütz, als Kanonen, Musqueten, Feuer-Mörſer, Bomben, Sauciſſen, Pech-Kränze, Laveten, Fourchetten, Bandeliers, Pulver, Lunten, Salpeter, Kugeln, Schwefel, und alle andere Arten von Waffen, als Piquen, Degen, Helme, Sturm-Hüte, Harniſche, Hellebarden, Wurff-Spieſſe und anderes Gewehr, von welcher Art es seyn möge, imgleichen Pferde, Pferde-Sättel, Piſtolen-Hulfter, und überhaupt alle andere Geräthſchaften, die zum Kriege gebraucht werden.

XVI.

Unter Contrebande-Waaren ſollen nicht begriffen seyn Korn, Getreide, noch andere Korn- und Hülſen-Früchte, Wein, Oel, Salz, noch insgemein alles, was zur Nahrung und zum Unterhalte des Lebens dienet; vielmehr ſollen beſagte Waaren frey bleiben, wann ſie in ein Hamburgiſches Schiff geladen ſind, und Bürgern und Einwohnern ſolcher Stadt, oder einer, mit Frankreich, in Freundſchaft ſtehenden,

oder

France, ou neutre; demeureront libres, comme les autres marchandiſes, non compriſes dans l'article précedent; quand mêmes elles ſeroient deſtinées pour une place ennemie de *Sa Majeſté*, à moins, que la dite place ne fût actuellement inveſtie, bloquée, ou aſſiegée par les armes de *Sa Majeſté*.

XVII.

Les marchandiſes de contrebande, & les denrées de la qualité ſpecifiée, par les articles précedens, & dans les cas y expliqués, ainſi que tous les effets, denrées & marchandiſes généralement quelconques appartenantes aux ennemis du Roi, qui ſe trouveront ſur les navires de la dite ville, ſeront confiſquées; mais le navire, ni le reſte du chargement, ne ſeront pas ſujets à confiſcation.

XVIII.

Si les Capitaines, ou maîtres des dits navires, avoient jetté leurs papiers à la mer, le navire & tout le chargement ſeront confiſqués.

XIX.

Les navires de la ville de Hambourg, avec leur chargement, ſeront de bonne priſe, lorsqu'il ne ſe trouvera, ni chartes-parties, ni connoiſſemens, ni factures.

XX.

Les Capitaines, Maîtres, ou Patrons des navires de la dite ville de Hambourg, qui auront refuſé, d'amener leurs voiles après la ſemonce, qui leur en aura été faite, par les vaiſſeaux de *Sa Majeſté*, ou par ceux de Ses ſujets, armés en guerre, pourront y être contraints, &

oder neutralen Nation, zugehören, gleichwie auch alle andere Waaren, welche im vorhergehenden Artikel nicht begriffen ſind, ſelbſt in dem Falle, wann ſie nach einem, Sr. Majeſtät Feinden, gehörigen Orte beſtimmet wären, wann nur nicht ſolcher Ort, durch Jhro Majeſtät Waffen, würklich berennet, blocquiret oder belagert iſt.

XVII.

Die Contrebande-Waaren ſowol, als diejenigen, welche von der, in den vorhergehenden Artikeln, beſchriebenen Beſchaffenheit ſind, ſollen auch in denen daſelbſt bemerkten Fällen, wann ſie des Königes Feinden zugehören, ſo, wie überhaupt, und ohne Ausnahme, alle denenſelben zuſtändige Effecten, Waaren und Güther, welche ſich in Hamburgiſchen Schiffen finden, confiſciret werden. Jedoch ſoll weder das Schiff, noch deſſen übrige Ladung, der Confiſcation unterworfen ſeyn.

XVIII.

Würde ſichs ergeben, daß die Captaines, oder Schiffer gedachter Schiffe, ihre Papiere in die See geworfen hätten, ſo ſoll das Schiff und die ganze Ladung confiſciret werden.

XIX.

Die Hamburgiſchen Schiffe ſollen, nebſt ihrer Ladung, für gute Priſen geachtet werden, wann ſich auf ſelbigen weder Certe-Partien, noch Connoſſemente, noch Facturen befinden.

XX.

Die Capitaines, Schiffer, oder Patronen Hamburgiſcher Schiffe, welche ſich weigern würden, die Segel zu ſtreichen, nachdem ihnen desfalls von des Königes, oder Dero Unterthanen, zum Kriege ausgerüſteten Schiffen, das gewöhnliche Erinnerungs-Zeichen gegeben worden, können dazu gezwungen werden, und falls ſie ſich widerſetzen, oder in ein

Ge-

& en cas de reſiſtance, ou de combat, les dits navires ſeront de bonne priſe,

XXI.

S'il arrivoit, qu'un Capitaine, ou Commandant d'un vaiſſeau françois, arrêtât un navire de la ville de Hambourg, chargé de marchandiſes de contrebande, ou de denrées, dans les cas ci-deſſus ſpecifiés, il ne pourra faire ouvrir, ni rompre les coffres, malles, balles, ballots, bougettes, tonneaux, & autres caiſſes, ni les tranſporter, vendre, échanger, ou autrement aliener, qu'après, qu'ils auront été mis à terre, en préſence des Officiers de l'Amirauté, & après l'inventaire, par eux, fait des dites marchandiſes de contrebande, ou denrées.

XXII.

Ne pourra pareillement le Capitaine, ou Commandant d'un vaiſſeau françois, ou quelque autre perſonne, que ce ſoit, dans le cas ci-deſſus, vendre, ou acheter, échanger, ni reçevoir, directement, ni indirectement, ſous quelque titre, ou prétexte, que ce ſoit, aucune marchandiſe de contrebande, ni denrées, qu'après, que la priſe en aura été declarée bonne.

XXIII.

Les vaiſſeaux de la ville de Hambourg, ſur lesquels il ſe trouvera des marchandiſes, appartenantes aux ennemis de *Sa Majeſté*, ne pourront être retenus, amenés, ni confisqués, non plus que le reſte de leur cargaiſon, mais ſeulement les marchandiſes & denrées de la qualité de celles, ſpecifiées par l'Article ſeize & par l'Article dix ſept, appartenantes aux ennemis de la France, ſeront confisquées, de même que les marchandiſes de contrebande. *Sa Majeſté* derogeant,

Gefechte einlaſſen würden, ſo ſind ſolche Schiffe als gute Priſen anzuſehen.

XXI.

Wenn es ſich begäbe, daß ein Capitaine, oder Commandeur eines Franzöſiſchen Schiffes, ein Hamburgiſches Schiff anhielte, welches mit Contrebanden, oder andern obbemeldeten Waaren, in angeführten Fällen, beladen, ſo ſoll derſelbe nicht bemächtiget ſeyn, Coffers, Felleiſen, Packen, Ballen, Säcke, Tonnen, und andere Kiſten zu eröffnen, oder aufzubrechen, noch ſolche wegzubringen, zu verkaufen, zu vertauſchen, oder ſonſt zu veräuſſern, ehe und bevor ſie, in Gegenwart der Admiralitäts-Bedienten, ans Land gebracht, und durch ſelbige, ein Inventarium über erwehnte Contrebande, oder jene andere Waaren, verfertiget worden.

XXII.

Gleicherweiſe mag kein Franzöſiſcher Capitaine, oder Schiffs-Commandeur, noch iemand anders, wer es auch ſeyn mögte, in obigen Fällen, weder directe noch indirecte, unter welchem Scheine, oder Vorwande es auch geſchehen könnte, einige Contrebanden, oder andere Waaren, verkaufen, oder kaufen, vertauſchen, noch annehmen, ehe und bevor ſolche für gute Priſen erkläret worden.

XXIII.

Die Schiffe der Stadt Hamburg, auf welchen ſich Waaren finden, die den Feinden Sr. Majeſtät zugehören, mögen ſo wenig angehalten, aufgebracht, oder confiſciret werden, wie die übrige Ladung derſelben; ſondern es ſollen allein die Güther und Waaren von der, im 16ten und 17ten Artikel, beſchriebenen Beſchaffenheit, welche den Feinden Frankreichs zugehören, wie imgleichen, auch die Contrebande-Waaren der Confiſcation unterworfen ſeyn: indem Ihro Königl. Majeſtät deßfalls allen Gebräuchen und

Ver-

rogeant, à cet egard, à tous uſages & ordonnances à ce contraires, même à celles des années 1536. 1584. & 1681. qui portent, que la robbe ennemie confisque la marchandiſe & le vaiſſeau ami; bien entendu, que ſi la partie du chargement, qui ſe trouvera ſujette à confiſcation, étoit ſi conſiderable, qu'elle ne pût être chargée ſur le navire françois, il ſera permis, en ce cas, au Capitaine du vaiſſeau françois, de conduire le navire hambourgeois dans le plus prochain port de France, pour être les denrées & marchandiſes, ſujettes à confiſcation, déchargées ſans retardement, après quoi le vaiſſeau de Hambourg, avec le reſte de ſa cargaiſon, ſera relaché & mis en pleine liberté.

XXIV.

Pour connoître, quels ſont les veritables propriétaires des marchandiſes, trouvées dans un vaiſſeau de la ville de Hambourg, il ſera neceſſaire, que les connoiſſemens, ou polices du chargement, contiennent la qualité & quantité des marchandiſes, le nom du chargeur, & de celui, à qui elles doivent être conſignées, le lieu, d'où le vaiſſeau ſera parti, & celui de ſa deſtination, même le nom du Capitaine, ou Maître, qui ſera tenû, de les ſigner, ou de les faire ſigner par l'écrivain.

XXV.

Si quelques marchandiſes, appartenantes aux ſujets de la ville de Hambourg, ſe trouvent chargées ſur des vaisſeaux d'une nation, devenuë ennemie de *Sa Majeſté*, depuis le chargement, elles ne feront point ſujettes à confiſcation, non plus que les marchandiſes, appartenantes aux ſujets de la ville de Hambourg, qui auront été chargées ſur un vaiſſeau ennemi, depuis la declaration

de

Verordnungen, die dem entgegen ſind, derogiren, auch ſelbſt denen von den Jahren 1536. 1584. und 1681., welche enthalten, daß Feindes Guth Freundes Guth und Schiff confiſcire. Wann iedoch das Theil der Ladung, welches der Confiſcation unterworfen, ſo anſehnlich wäre, daß es in das Franzöſiſche Schiff nicht eingeladen werden könnte, ſo ſoll, in dieſem Falle, dem Franzöſiſchen Capitaine frey ſtehen, das Hamburgiſche Schiff in den allernächſten Franzöſiſchen Hafen zu bringen, um die, der Confiſcation unterworfenen Güther u. Waaren, ohne Verzug ausladen zu laſſen, worauf das Hamburgiſche Schiff, mit der übrigen Ladung, erlaſſen und in völlige Freyheit geſetzet werden ſoll.

XXIV.

Damit man erkennen könne, welche die wahren Eigenthümer der, in einem Hamburgiſchen Schiffe, befindlichen Güther ſind, ſo iſt es nothwendig, daß in den Connoſſementen, oder Ladungs-Scheinen, die Beſchaffenheit und Anzahl der Waaren, der Name des Abladers, und desjenigen, an den ſie zu liefern, der Ort, wovon das Schiff abgegangen, und wohin es gehen ſoll, enthalten ſey, imgleichen der Name des Capitains, oder Schiffers, welcher auch ſelbige entweder ſelbſt unterzeichnen, oder durch ſeinen Schreiber unterzeichnen laſſen muß.

XXV.

Wann einige, den Hamburgiſchen Unterthanen, zugehörige Güther, in Schiffen einer Nation angetroffen werden, welche erſt, nach geſchehener Ladung, Sr. Königl. Majeſtät Feind geworden, ſo ſollen dieſelben der Confiſcation eben ſo wenig unterworfen ſeyn, wie diejenigen Güther Hamburgiſcher Unterthanen, welche, nach erfolgter Kriegs-Erklärung, in ein feindliches Schiff geladen wor-

 den,

de la guerre, pourvû que le chargement en ait été fait dans les termes, ou delais reglés, par l'Article ſuivant.

XXVI.

Les dits termes, ou delais, ſeront de quatre ſemaines, pour les marchandiſes, chargées dans la mer baltique, ou dans celle du Nord, depuis Terneuſe en Norwegue, jusqu'au bout de la Manche; de ſix ſemaines, depuis le bout de la Manche, jusqu'au Cap St. Vincent; de dix ſemaines, depuis le Cap St. Vincent dans la mer mediterranée, & jusqu'à la ligne; & enfin de huit mois, au delà de la ligne, & dans tous les autres endroits du monde. Tous ces termes, ou delais, s'entendront, à compter du jour de la declaration de la guerre. Si les dites marchandiſes avoient été chargées, après l'expiration des dits termes, elles ſeront confiſquées.

XXVII.

Si parmi les marchandiſes, ainſi chargées dans les dits delais, il s'en trouve de contrebande, elles ne ſeront rendues, qu'après une ſûreté ſuffiſante telle, qu'elle eſt expliquée dans l'Article ſuivant, qu'elles ne ſeront point transportées en païs, ou lieu ennemi.

XXVIII.

Si dans les délais, ci-deſſus expliqués, le Capitaine, ou Commandant du navire françois, veut retenir ces marchandiſes de contrebande, il ſera en droit, de le faire, en païant la juſte valeur, ſuivant l'eſtimation, qui en ſera faite de gré à gré, & en cas de difficulté ſur la dite eſtimation, ou que le Capitaine françois ne juge pas à propos, de les retenir, le Capitaine, ou

Maître

den, falls nur die Ladung vor Ablauf der, im nächſtfolgenden Artikel, regulirten Termine, oder Friſten, geſchehen iſt.

XXVI.

Die nur gedachten Termine, oder Friſten, ſind vier Wochen, für die Waaren, welche in der Oſt- oder Nord-See, von Terneuſe in Norwegen an, bis ans Ende des Canals, geladen worden; ſechs Wochen, vom Ende des Canals, bis an Cap St. Vincent; zehn Wochen, von Cap St. Vincent an, in der Mittelländiſchen See, und bis an die Linie; und endlich acht Monate, jenſeits der Linie, und an allen andern Orten der Welt. Alle dieſe Termine, oder Friſten, ſollen, von dem Tage der Krieges-Erklärung an, gerechnet werden. Wann aber vorbeſagte Waaren, nach Ablauf gedachter Termine, geladen wären, ſo ſollen ſie confiſciret werden.

XXVII.

Falls unter den Waaren, welche auf ſolche Weiſe, vor Ablauf beſagter Friſten, geladen worden, ſich Contrebande-Waaren finden, ſo ſollen ſelbige nicht zurückgegeben werden, bevor eine hinlängliche Verſicherung, nach weiterem Inhalte des folgenden Artikels, ertheilet worden, daß ſelbige nach keinem feindlichen Lande, oder Orte, gebracht werden ſollen.

XXVIII.

Daferne währender obbemerkten Friſten, der Capitaine, oder Commandeur des Franzöſiſchen Schiffes, die Contrebande-Waaren behalten wollte, ſo ſoll er zwar berechtiget ſeyn, ſolches zu thun; iedoch, daß er den wahren Werth, wie hoch man nemlich ſelbige, mit beyderſeitigem guten Willen, ſchätzen wird, dafür baar bezahle. Falls man aber über den Preis nicht einig werden könnte, oder der Franzöſiſche Capitaine dieſelben zu behalten, nicht gut fün-

Maître du Vaiſſeau de la ville de Hambourg, ſera tenu, de donner ſa ſoûmiſſion, de rapporter dans le tems, dont on conviendra, un certificat du déchargement des dites marchandiſes, en un lieu non ennemi, lequel certificat, pour être valable, ſera legaliſé & atteſté veritable, par un Conſul, Reſident, Agent, ou Commiſſaire du Roi, & en cas, qu'il ne s'en trouve pas, par les Juges des lieux.

XXIX.

S'il ſe trouve dans un navire de la ville de Hambourg des paſſagers d'une nation ennemie de la France, ils ne pourront en être enlevés, à moins qu'ils ne fuſſent gens de guerre, actuellement au ſervice des ennemis, au quel cas ils ſeront fait priſonniers de guerre.

XXX.

Pour que le navire ſoit reputé, appartenir aux ſujets de la ville de Hambourg, on eſt convenu, qu'il faut, qu'il ſoit de leur fabrique, ou de celle d'une nation neutre. Si néanmoins étant de fabrique ennemie, ou ayant appartenu aux ennemis, il a été acheté, avant la declaration de la guerre, ſoit par des ſujets de la ville de Hambourg, ſoit par ceux d'une nation neutre, il ne ſera point ſujet à la confiſcation. Cet achat ſera juſtifié, par le paſſeport, ou lettre de mer, & par le contract de vente, paſſé par devant les officiers, ou perſonnes publiques, qui doivent reçevoir ces ſortes d'Actes, ſoit par le propriétaire en perſonne, ſoit par ſon procureur, en vertu de procuration ſpeciale & autentique,

de, ſo ſoll der Capitaine, oder Schiffer des Hamburgiſchen Schiffes, ſich zu verſchreiben, ſchuldig ſeyn, daß er innerhalb derjenigen Zeit, welche man mit einander verabreden wird, ein Certificat beybringen wolle, daß beſagte Waaren an einem nicht feindlichen Orte ausgeladen worden; jedoch muß dieſes Certificat, wenn es gültig ſeyn ſoll, von einem Königl. Franzöſiſchen Conſul, Reſidenten, Agenten, oder Commiſſaire, und falls ein ſolcher daſelbſt nicht vorhanden, von der Obrigkeit des Orts, in gehöriger Form, als wahr atteſtiret ſeyn.

XXIX.

Wann in einem Hamburgiſchen Schiffe ſich Paſſagiers von einer, mit Frankreich, im Kriege begriffenen Nation befinden, ſo ſollen ſelbige daraus nicht genommen werden mögen, woferne es nicht etwa Kriegs-Leute wären, die würklich in Feindes Dienſten ſtünden, in welchem Falle ſie ſollen zu Krieges-Gefangenen gemacht werden.

XXX.

Wann ein Schiff, als den Unterthanen der Stadt Hamburg zugehörig, angeſehen werden ſoll, ſo muß es, wie man deßfalls übereingekom̃en, entweder daſelbſt, oder bey einer neutralen Nation, gebauet ſeyn. Jedoch, falls es auch von feindlicher Fabrike wäre, oder den Feinden vorhin zugehöret hätte, ſo ſoll es gleichwohl der Confiſcation nicht unterworfen ſeyn, wenn es nur von Hamburgiſchen, oder einer neutralen Nation Unterthanen, vor erfolgter Krieges-Erklärung, angekaufet worden. Dieſer Kauf aber muß ſowol durch den Paß, oder See-Brief, juſtificiret werden, als auch durch den Kauf-Contract, der vor ſolchen Officialen, oder öffentlichen Perſonen, die zu dergleichen Handlungen beſtellet ſind, entweder durch den Eigenthümer in Perſon, vollzogen, oder durch ſeinen Gevollmächtigten,

tentique, annexée à la minute du contract de vente, & tranſcrite à la fin de l'expedition, par le même officier public, qui l'aura delivré, le dit contract duëment enregiſtré au greffe du Magiſtrat du lieu, d'où le navire ſera parti.

XXXI.

Un navire, quoique de la fabrique de la ville de Hambourg, ou acheté par ſes bourgeois, ou ſujets, avant la declaration de la guerre, en la forme expliquée, en l'Article précédent, ne ſera pas reputé lui appartenir, ſi le Capitaine, ou Patron, le contre-maître, pilote & ſubrecargue & le commis, ne ſont ſujets naturels de la dite ville de Hambourg, ou s'ils n'y ont été naturaliſés, c'eſt à dire: reçus bourgéois, ou admis à la liaiſon de la ville, trois mois, avant la déclaration de la guerre, & pareillement ſi les deux tiers de l'Equipage ne ſont ſujets naturels de la dite ville de Hambourg, ou d'une nation neutre, ou en cas, qu'ils ſoient originaires d'un païs ennemi, s'ils ne ſont naturaliſés, avant la guerre, ſoit par la ville de Hambourg, ſoit par une nation neutre.

La preuve de la patrie, ou de la [illegible]liſation, tant des Officiers, que de l'Equipage, ſera établie par les paſſeports, ou lettres de mer, qui contiendront le nom & le port du navire, le nom & le lieu de la naiſſance & de l'habitation du propriétaire, ainſi que du Maître, ou Commandant du navire, leſquelles lettres ſeront renou-

kraft einer beſonderen und rechtsbeſtändigen Vollmacht, die ſodann der Abfaſſung des Kauf-Contracts beygefüget ſeyn, und zu Ende der Ausfertigung von derjenigen öffentlichen Perſon, welche denſelben ausgefertiget hat, copeylich angeſchrieben werden muß, wann vorgängig beſagter Contract auf der Canzeley der Obrigkeit des Ortes, wovon das Schiff abgehet, behörig protocolliret worden.

XXXI.

Wenn gleich ein Schiff in der Stadt Hamburg erbauet, oder von deren Bürgern und Unterthanen, vor erfolgter Krieges-Erklärung, angekaufet worden, wie ſolches im vorhergehenden Artikel weiter erläutert iſt, ſo ſoll es dennoch, als derſelben zugehörig, nicht angeſehen werden, woferne nicht der Capitaine, oder Schiffer, der Bootsmann, Steuermann, Supra-Cargo u. Schreiber, eingebohrne Unterthanen gedachter Stadt, oder daſelbſt drey Monate, vor der Krieges-Erklärung, naturaliſiret ſind, das iſt zu ſagen: daß ſie Bürger geworden, oder ſich doch der Stadt mit Pflichten verwandt gemacht haben: Ein gleiches findet auch ſtatt, wann nicht zwey Drittheile des Schiffs-Volkes gebohrne Hamburgiſche, oder einer neutralen Nation Unterthanen ſind, oder wann ſelbige, falls ſie aus einem feindlichen Lande gebürtig wären, nicht vor entſtandenem Kriege, entweder zu Hamburg, oder von einer neutralen Nation, naturaliſiret worden.

Der Beweis des Vaterlandes, oder der Naturaliſation, ſowol der Officiers, als des Schiffs-Volkes, muß durch die Päſſe, oder See-Briefe, geführet werden, welche den Namen und die Gröſſe des Schiffes, wie auch den Geburts-Ort, und Wohnplatz des Eigenthümers und des Schiffs-Capitains, oder Commandeurs, enthalten, und alljährlich erneuert werden ſollen, woferne nicht etwa das

renouvellées, chaque année; ſi le vaiſſeau ne fait pas un voïage, qui demande un plus long terme; la dite preuve ſera pareillement établie, par le Rôle d'Equipage, bien & duëment certifié.

XXXII.

Toutes les pièces neceſſaires, pour connoître la fabrique du navire, quel en eſt le propriétaire, la qualité des marchandiſes, & la patrie des officiers & matelots, ſeront repréſentées, par le Capitaine, Maître, ou Patron, ſans que celles, qui ſeroient rapportées dans la ſuite, puiſſent faire aucune foi.

XXXIII.

Les navires de la ville de Hambourg, qui ſeront trouvés dans les Rades, ou rencontrés en pleine mer, par des vaiſſeaux de *Sa Majeſté*, ou par ceux de Ses ſujets, armés en guerre, abattront le pavillon & ameneront leurs voiles auſſitôt, qu'ils auront reconnu le pavillon de France, & qu'ils en auront été avertis, par la ſemonce d'un coup de canon, tiré ſans boulet. Le vaiſſeau françois nè pourra s'en approcher alors plus près, qu'à la portée du canon; mais le Capitaine pourra ſeulement y envoyer ſa chaloupe, avec deux, ou trois hommes de guerre, outre l'équipage neceſſaire, auxquels le Capitaine, Maître, ou Patron du vaiſſeau de la ville de Hambourg, repréſentera les actes & papiers, ſpecifiés dans les articles vingt huit, trente, trente un ci-deſſus, & y ſera ajoûté entière foi & créance, pourvu, que le contract de vente ſoit redigé dans la forme, portée par l'article trente, & que les paſſeports, ou lettres de mer, & le Rôle de l'Equipage ſoient redigés

suivant

Schiff eine Reiſe thut, die eine längere Zeit erfordert; gleichergeſtalt muß gedachter Beweis auch, durch eine gehöriger Weiſe förmlich certificirte Rolle des Schiffs-Volkes, geführet werden.

XXXII.

Alle Documente, welche dazu nöthig ſind, daß man die Fabrike des Schiffes, deſſen Eigenthümer, die Beſchaffenheit der Waaren, wie auch das Vaterland der Officiers und des Schiffs-Volks wiſſen könne, müſſen durch den Capitaine, Schiffer, oder Patron vorgezeiget werden, und ſollen diejenigen, welche etwa nachher beygebracht würden, nicht für glaubwürdig geachtet werden.

XXXIII.

Die Hamburgiſchen Schiffe, welche von Ihro Königl. Majeſtät, oder Dero Unterthanen, zum Kriege ausgerüſteten Schiffen, auf Rheden vorgefunden, oder in der See angetroffen werden, ſollen die Flagge niederlaſſen, und die Segel ſtreichen, ſobald ſie die Franzöſiſche Flagge erkannt haben, und durch das gewöhnliche Zeichen eines Canonen-Schuſſes mit loſem Kraute, gewarnet worden. Darauf ſoll das Franzöſiſche Schiff ſich denſelben nicht weiter, als auf einen Canonen-Schuß, nähern, u. deſſen Capitaine nur bloß ſeine Chaloupe mit zweenen, oder drey Soldaten, auſſer den benöthigten Matroſen, dahin ſchicken, welchen der Capitaine, Schiffer, oder Patron des Hamburgiſchen Schiffes, die in den vorhergehenden 28. 30. und 31ſten Artikeln, bemerkten Documente und Papiere vorzuzeigen, ſchuldig iſt, denen denn völliger Glaube beyzumeſſen, wann nur der Kauf-Contract, auf die, im 30ſten Artikel, beſchriebene Weiſe, ausgefertiget, und die Päſſe, oder See-Briefe, imgleichen die Rolle des Schiffs-Volkes, nach Maaßgabe derjenigen Formularien, ein-

 gerichtet

ſuivant les formulaires, qui ſeront inſerés à la fin du préſent Traité.

XXXIV.

Les gens de guerre du vaiſſeau françois, qui entreront dans le navire de Hambourg, n'y feront aucune violence, ne reçevront, ne prendront, & ne ſouffriront, qu'il y ſoit pris aucune choſe, ſous quelque pretexte, ou pour quelque cauſe, que ce ſoit, à peine de reſtitution du quadruple, & même ſous les autres peines, portées par les ordonnances, & lui laiſſeront continuer ſa roûte, après qu'ils auront reconnu, qu'il n'y a point d'effets, marchandiſes & denrées de contrebande, ni de la qualité ſpecifiée par l'article ſeize, ou autres, appartenants à une nation actuellement ennemïe de la France.

XXXV.

Pour prévenir les inſultes & violences, qui pourroient être faites aux gens de guerre françois, qui ſeront entrés dans le navire de la ville de Hambourg, le Capitaine ſera tenu, de faire paſſer dans la chaloupe françoiſe pareil nombre des principaux de ſon Equipage, qui reſteront jusqu'à ce, que les dits gens de guerre ſoient rembarqués.

XXXVI.

Les Capitaines françois & ceux de la Ville de Hambourg, armés en guerre, ou en courſe, donneront, avant que de partir du Port, où leur armément aura été fait, une caution de quinze mille livres, pour repondre des malverſations, qui pourroient être par eux faites, contrairement au préſent Traité.

XXXVII.

gerichtet ſind, welche gegenwärtigem Tractae, am Ende, beygefüget worden.

XXXIV.

Die Soldaten des Franzöſiſchen Schiffes, welche ſich in das Hamburgiſche Schiff begeben, ſollen darinn keine Gewalthätigkeit verüben, nicht das geringſte annehmen, weniger wegnehmen, noch geſtatten, daß etwas weggenommen werde, es ſey unter welchem Vorwande, und aus welcher Urſache, es wolle, bey Strafe ſolches vierfach zu erſetzen, und bey andern, in den Königlichen Verordnungen, beſtimmten Strafen; auch ſollen ſie das Schiff ſeine Reiſe fortſetzen laſſen, nachdem ſie befunden haben, daß keine contrebande Effecten, Güther und Waaren, noch ſolche, welche im 16ten, oder andern Artikeln, beſchrieben worden, und einer, mit Frankreich, würklich im Kriege begriffenen Nation zugehören, in ſelbigen befindlich ſind.

XXXV.

Damit auch den Thätlichkeiten und Vergewaltigungen vorgebeuget werde, welche den Franzöſiſchen Soldaten, die ſich in ein Hamburgiſches Schiff begeben, widerfahren mögten, ſo iſt der Capitaine ſchuldig, eine gleiche Anzahl der vornehmſten ſeines Schiffs-Volkes in die Franzöſiſche Chaloupe hinabſteigen zu laſſen, welche darinn ſo lange verbleiben ſollen, bis gedachte Soldaten wieder in dieſelbe gekommmen.

XXXVI.

Die Franzöſiſchen ſowol, als die Hamburgiſchen Capitaines, deren Schiffe zum Kriege, oder zur Caperey, ausgerüſtet ſind, ſollen, ehe ſie aus dem Hafen, woſelbſt die Ausrüſtung geſchehen, auslaufen, eine Caution von 15000 Livres beſtellen, um für alle unerlaubte Handlungen zu haften, welche ſie, dem gegenwärtigen Contracte zuwider, verüben mögten.

XXXVII.

XXXVII.

Les jugemens, concernant les priſes, faites ſur les batimens de la ville de Hambourg, par les vaiſſeaux du Roi, ou par ceux des armateurs françois, ſeront rendus, avec toute la diligence poſſible, ſuivant les Loix du Roïaume; & ſi les miniſtres, ou autres de la part de la dite ville, ſe plaignent des premiers jugemens, *Sa Majeſté* les fera revoir en ſon conſeil, pour connoître, ſi les diſpoſitions du préſent traité ont été obſervées, & ce dans trois mois, au plus tard, pendant lequel tems, les marchandiſes, ou navires pris, ne pourront être vendus, ni dechargés, que du conſentement du Capitaine, ou Patron, ſi ce n'eſt celles, qui ſont ſujettes au dęperiſſement, auquel cas, le prix en ſera depoſé entre les mains d'un negociant ſolvable.

XXXVIII.

Lorsque l'armateur, qui aura fait la priſe, ſe plaindra du prémier jugément, ſoit pour avoir declaré ſa priſe non valable, ſoit pour quelque autre cauſe, le Capitaine, Patron, ou Maître du navire pris, aura la main levée, ſous bonne & ſuffiſante caution, qui ſera reçue devant les Officiers de l'Amirauté, tant avec l'Armateur, qu'avec le Reçeveur des droits de Mr. l'Amiral; mais, ſi au contraire la priſe eſt déclarée bonne, & que le Capitaine, Maître ou Patron, demande la reformation du jugement, l'Armateur ne pourra faire proceder à la vente du vaiſſeau & des marchandiſes, ni en diſpoſer, même ſous caution, ſi ce n'eſt du conſentement des parties intereſſées, ou

pour

XXXVII.

Die Proceſſe, wegen der, von Königlichen Schiffen, oder Franzöſiſchen Capern, aufgebrachten Hamburgiſchen Schiffe, ſollen mit möglichſter Geſchwindigkeit, nach Maaßgabe der Geſetze des Königreichs, entſchieden werden; wann aber die Miniſter, oder andere Perſonen, abſeiten gedachter Stadt, ſich über den erſten Ausſpruch beſchweren würden, ſo wollen Jhro Majeſtät die Sache in Dero Conſeil wieder vornehmen laſſen, um zu unterſuchen, ob die Vorſchriften des gegenwärtigen Tractats dabey beobachtet worden, und zwar längſtens innerhalb drey Monaten, während welcher Zeit die aufgebrachten Waaren, oder Schiffe, nicht anders, als mit Einwilligung des Capitaines, oder Schiffers, verkaufet, noch ausgeladen werden ſollen, es mögten denn leicht verderbliche Waaren ſeyn, in welchem Falle das daraus gelöſete Geld, bey einem wolbemittelten Kaufmanne, deponiret werden ſoll.

XXXVIIII.

Wann der Caper, der die Priſe gemacht, ſich über den erſten Ausſpruch beſchweren würde, entweder weil ſeine Priſe nicht für rechtmäßig erkläret worden, oder ſonſt aus einigem andern Grunde, ſo ſoll dem Captaine, Patron, oder Schiffer des aufgebrachten Schiffes, ſelbiges, gegen gute und hinlängliche Caution, wieder frey gegeben werden, welche er vor den Officialien der Admiralität, ſowol dem Caper, als dem Einnehmer der Rechte des Herrn Admirals, beſtellen muß: wann aber hingegen die Priſe für rechtmäßig erkläret worden, und der Capitaine, Schiffer, oder Patron die Abänderung des Urtheils ſuchet, ſo mag der Caper, mit dem Verkaufe des Schiffes und der Güther, nicht verfahren, ja nicht einmal, gegen Caution, darüber diſponiren, es geſchähe denn ſolches mit Einwilligung der

Jn-

pour éviter le déperiſſement des dites marchandiſes, au quel cas, les prix de la vente en ſera remis, entre les mains d'un negociant ſolvable, pour être delivré, à qui il appartiendra, après l'arrêt definitif.

XXXIX.

Le préſent Traité de commerce durera, pendant l'eſpace de vingt ans, à commencer du jour de la ſignature. Il ſera ratifié, de part & d'autre, dans deux mois, &, après l'échange des ratifications, il ſera enregiſtré dans les Parlemens du Roïaume, & publié dans tous les ports, havres, & lieux, où beſoin ſera; ce, qui s'obſervera reciproquement, dans le Sénat de Hambourg, & dans les tribunaux, qui en dépendent, à fin que perſonne n'en puiſſe prétendre cauſe d'ignorance; & aux copies du préſent Traité, duëment collationnées, foi ſera ajoutée, comme aux originaux.

En foi dequoi, Nous Souſſignés, Miniſtre-Plénipotentiaire de *Sa Majeſté*, & Deputés du Sénat de la ville de Hambourg, en vertu de nos pouvoirs reſpectifs, avons ſigné le préſent Traité, & y avons fait appoſer le cachet de nos armes. à Hambourg, le prémier Avril, mil ſept cent ſoixante neuf.

Le Marquis de Noailles. (L. S.)

Jean Jaques Faber, (L. S.) Syndic.

Guillaume Clamer, (L. S.) Senateur.

Paſſe-

Intereſſenten, oder um das Verderben gedachter Güther zu verhüten, in welchem Falle, das daraus gelöſete Geld einem wolbemittelten Kaufmanne anvertrauet werden ſoll, um ſelbiges, nach erfolgtem End-Urtheil, demjenigen auszuliefern, welchem es ſodann zukommen wird.

XXXIX.

Der gegenwärtige Commerce-Tractat ſoll zwanzig Jahre hindurch dauren, von dem Tage der Unterzeichnung an, gerechnet. Er ſoll, von beyden Seiten, innerhalb zweener Monate, ratificiret, und nach geſchehener Auswechſelung der Ratificationen, bey den Parlementen des Königsreichs regiſtriret, auch in allen See- und anderen Häfen, und an allen Orten, wo es nöthig ſeyn wird, publiciret werden; welches gleichergeſtalt von dem Senat der Stadt Hamburg, und bey allen Hamburgiſchen Gerichten, geſchehen ſoll, damit ſich niemand mit der Unwiſſenheit entſchuldigen könne; auch ſoll den gehörig vidimirten Copeyen dieſes Tractats eben ſo viel Glaube, wie den Originalen, zugeſtellet werden.

Deſſen allen zur Urkunde, haben wir Endesunterſchriebene, Sr. Majeſtät Gevollmächtigter Miniſtre, und des Senats der Stadt Hamburg Deputirte, kraft unſerer reſpective habenden Vollmachten, gegenwärtigen Tractat unterzeichnet, und demſelben unſere Pettſchaften beydrukken laſſen. Zu Hamburg, den 1ſten April, 1769.

Marquis von Noailles. (L. S.)

Hans Jacob Faber. (L. S.) Syndicus.

Guilliam Clamer, (L. S.) Senator.

Gewöhn-

Paſſeport ordinaire, en tems de paix.

Univerſis & ſingulis, cujuscunque eminentiæ, dignitatis, ſtatus aut conditionis fuerint, patentes has litteras noſtras viſuris, lecturis, ſeu legi audituris, *Nos, Conſules & Senatores liberæ Imperialis Civitatis Hamburgi*, cum obſequiorum officiorumque noſtrorum ſtudioſa ac amica declaratione, notum facimus & ſignificamus: quod coram Noſtris Deputatis & dilectis Collegis, Senatorii Ordinis, S. T. Dno - - - & Dno - - - perſonaliter comparuerit honeſtus vir - - - hujus Civitatis civis, & *mediante juramento ſolemniter præſtito*, vel *ſub fide ſummæ veritatis*, conſtanter depoſuerit, affirmaveritque: navim - - - nominatam, cujus præſentium litterarum exhibitor, navarchus - - - civis noſter, hoc tempore præfectus exiſtit, ad ſe, certificantem, honeſtosque - - - jure dominii proprio, ſolummodo pertinere, neminemque alium quicquam juris in eadem habere, aut prætendere poſſe; absque dolo malo.

Quamobrem univerſos & ſingulos, ad quos nominatus Rector navis atque nautæ, una cum dicta navi ſua, & in eam illatis mercibus ac bonis, caſu conſultove pervenerint, officioſe amiceque rogamus, ut iis in fidem, tutelam ac patrocinium ſuum, clementer benigneque ſuſceptis liberam commeationem, negociationem atque converſationem in Suis regnis, ditionibus, portubus ac territoriis permittant, iisque libertatibus, privilegiis atque legitimis conſuetudinibus, inter ceteras urbes, ſub germanicæ hanſæ fœdere, comprehenſas, Noſtræ quoque civitati donatis, libere uti fruique, concedant.

Nos

Gewöhnlicher See-Paß, in Friedens-Zeiten.

Wir, Bürgermeiſtere und Rath der Kaiſerl. freyen Reichs-Stadt Hamburg, entbieten allen und ieden, weß Standes, Ehren, oder Würden ſie ſeyn mögen, welche dieſen Unſern offenen Brief ſehen, leſen, oder verleſen hören, Unſere willige Dienſte und freundlichen Gruß, thun kund und bezeugen hiemit, daß vor Unſern Deputirten und geliebten Mit-Raths-Verwandten, den (Tit.) Herrn = = = und Herrn = = = perſönlich erſchienen ſey der Ehrbare = = = Bürger dieſer Stadt, und durch ſeinen geleiſteten leiblichen Eid, oder bey höchſter Wahrheit, beſtändiglich ausgeſaget und bezeuget habe, daß das Schiff = = = genannt, worauf gegenwärtigen Briefes Vorzeiger = = = unſer Bürger, anietzo Schiffer iſt, ihm, dem Certificanten, und den Ehrbaren = = = allein eigenthümlich zugehöre, und niemand anders einiges Recht, oder Anſpruch daran habe. Alles ohne Liſt und Gefährde.

Weßhalber Wir denn alle und iede, zu denen obbemeldeter Schiffer, nebſt ſeinem Schiffs-Volke, mit ſeinem obbenamten Schiffe und inhabender Ladung, durch Zufall, oder mit gutem Willen, kommen mögte, dienſt- und freundlich erſuchen, Sie geruhen und wollen demſelben alle Gnade, Gunſt und guten Willen, Schutz und Beförderung erweiſen, und ihn in Dero Reichen, Herrſchaften, Häfen und Gebieten frey fahren, ſchiffen, handeln und converſiren, auch derſelben Freyheiten, Privilegien und rechtlichen Gewohnheiten genieſſen laſſen, womit, unter den übrigen Städten des deutſchen hanſeatiſchen Bundes, auch Unſere Stadt begünſtiget worden:

Nos viciſſim, data occaſione, id ſummo ſtudio ac ſingulari animorum promtitudine, promereri ſtudebimus.

In fidem præmiſſorum majorem, patentes has litteras, conſueto civitatis noſtræ Secreto, communiri juſſimus. Actum, die - - -

Le Marquis de Noailles. Jean Jaques Faber, Sindic.
Guillaume Clamer, Senat.

Paſſeport, en tems de guerre,
ou Formula Litterarum marinarum.

Univerſis & ſingulis, cujuscunque eminentiæ, dignitatis, aut conditionis fuerint, patentes haſce litteras noſtras viſuris, lecturis, vel legi audituris, *Nos, Conſules & Senatores liberæ Imperialis Civitatis Hamburgi*, cum obſequiorum & officiorum noſtrorum ſtudioſa ac amica declaratione, notum facimus & ſignificamus: quod coram noſtris Deputatis & Collegis, Dno - - - & Dno - - - comparuerint mercatores, cives, vel incolæ hujus Civitatis, *juramento ſolemniter præſtito*, & *ſub fide ſummæ veritatis*, deponentes & adfirmantes: navim, - - - denominatam - - - menſurarum, quas Laſt vocamus, capacem, cujus præſentium litterarum exhibitor - - - navarchus, cives vel incola noſter, hoc tempore exiſtit - - - hominibus, in Rolla, ſive indice perſonarum ſpeciali, nominatis inſtructam, vero dominii jure, ad ſe ſolummodo, ſuosque conſortes, hujus civitatis mercatores, cives vel incolas, pertinere, neminemque alium, quam qui in jurata certificatione deſignati ſunt, omnes itidem hujus civitatis mercatores, cives, vel incolas,

welches Wir, bey vorkommender Gelegenheit, zu verſchulden und zu erwiedern, ſtets bereit und gefliſſen ſeyn werden.

Zur Urkunde und zu mehrerer Beglaubigung deſſen, haben Wir dieſem offenen Briefe Unſer gewöhnliches Stadt-Secret-Siegel anhängen laſſen. Actum, den = = =

Marquis von Noailles. Hans Jacob Faber, Synd.
Guilliam Clamer, Senat.

See-Paß, in Krieges-Zeiten.

Wir, Bürgermeiſtere und Rath der Kaiſerl. freyen Reichs-Stadt Hamburg, entbieten allen und ieden, weß Standes, Ehren, oder Würden ſie ſeyn mögen, welche dieſen Unſern offenen Brief ſehen, leſen, oder verleſen hören, Unſere willige Dienſte und freundlichen Gruß, thun kund und bezeugen hiemit, daß vor Unſern Deputirten und geliebten Mit-Raths-Verwandten, den (Tit.) Herrn = = = und Herrn = = = perſönlich erſchienen ſind die Ehrbaren = = = Bürger, oder Einwohner dieſer Stadt, und durch ihren geleiſteten leiblichen Eyd, und bey höchſter Wahrheit, ausgeſaget und bezeuget haben, daß das Schiff = = = genannt, und = = Laſten groß, worauf gegenwärtigen Briefes Vorzeiger, = = = Unſer Bürger, oder Einwohner, aniezo Schiffer iſt, mit = = Mann, deren Namen in einer ſpecialen Rolle enthalten, beſetzt, ihnen, Certificanten, und ihren Mit-Rhedern, dieſer Stadt Kaufleuten, Bürgern, oder Einwohnern, allein eigenthümlich zugehöre, und daß ſonſt niemand, als der in dem desfalls ausgefertigten eydlichen Documente benennet, allerſeits dieſer Stadt Kaufleute, Bürger, oder

incolas, ullum omnino intereſſe aut partem in eadem habere, dictamque præterea navem nullis omnino mercimoniis, ſive contrabandis hic expreſſis, nimirum inſtrumentis apparatuque bellico, armis ignéariis eoque pertinentibus, videlicet tormentis, (vulgo canons) ſclopetis, (vulgo mousquets) tubis catapultariis, (vulgo mortariis) pilis ignivomis, (ſive bombis) inductilibus ſclopis, (ſive petardis) glandibus ignéariis miſſilibus, (ſeu Grenadis) fomitibus, (ſauciſſis dictis) circulis picatis, armamentis tormentorum ligneis, furcis ſclopetariis, balteis ſclopetariis, pulvere nitrato, funiculis ignéariis, (meches vocatis) nitro, globis, & globulis tormentariis vel ſclopetariis, lanceis, enſibus, caſſidibus, galeis, thoracibus loricatis, (vulgo cuiraſſes) bipennibus, telis miſſilibus aliisque armorum generibus, ut & equis, ephippiis, ſclopethecis, & in univerſum nullis aliis inſtrumentis bellicis onuſtam eſſe; cumque inſuper, vel per documentum ſtructurae navis, noſtratibus Bielbrief dictum, vel per contractum venditionis ejusdem, quarum chartarum alterutram, (prout nimirum caſus contigerit, ut iſtiusmodi navis vel a primis ſtruendæ navis auctoribus adhuc poſſideatur, vel per emtionem venditionem, acquiſita fuerit) ſub forma authentica, in Cancellaria noſtra, coram perſonis publicis, quibus illud apud nos officium eſt commiſſum, productam, & Regiſtris noſtris inſertam, indeque fide publica transſumtam, navarchus, præſentium exhibitor, ad manus habet, de loco, ubi dicta navis conſtructa, vel de tempore, & loco, quando, ubi, & per quos eadem comparata fuerit, ſatis conſtet: acceptiſſimum autem nobis foret, prædictum magiſtrum navis in iis, quæ probe juſteque ab eo agenda erunt, adjuvari: **Eam ob rem omnes & ſingulos, Illuſtriſſimos, Illuſtres,**

Genero-

Einwohner, einiges Antheil oder Intereſſe darinn habe, auch bemeldetes Schiff mit keinen verbotenen, oder Contrebande-Waaren, als Krieges-Geräthſchaften, Schieß-Gewehr, und was dazu gehörig, nemlich Canonen, Musqueten, Mörſern, Bomben, Petarden, Granaten, Sauciſſes, Pech-Kränzen, Lavetten, Fourchetten, Bandelieren, Pulver, Lunten, Salpeter, Stück- oder andern Kugeln, Piquen, Degen, Helmen, oder Sturm-Hauben, Harniſchen, Hellebarden, Wurf-Spieſſen, noch anderem Gewehr, noch mit Pferden, Pferde-Sätteln, Piſtolen-Hulſtern, noch überall mit einigen anderen Krieges-Geräthſchaften, geladen ſey: Wobey überdem entweder aus dem Biel-Briefe, oder aus dem Kauf-Contracte, deren der eine, oder der andere, (nach Beſchaffenheit der Sachen, da nemlich das Schiff von demjenigen, der es erbauen laſſen, annoch beſeſſen wird, oder verkaufet iſt) in glaubwürdiger Form, auf unſerer Canzeley, vor denen, von Uns dazu beſtellten publiken Perſonen produciret, und unſern Protocollen inſeriret worden, davon Vorzeiger dieſes, der Schiffer, eine vidimirte Copey in Händen hat, ſattſam erhellet, an welchem Orte daſſelbe erbauet, oder wo, und zu welcher Zeit, auch von wem es gekaufet worden: Wann es Uns denn ſehr angenehm ſeyn würde, daß mehrbeſagtem Schiffer, in allen billigen Dingen, nöthige Hülfe und Beyſtand wiederfahren mögte: Als gelanget an alle Durchlauchtige, Hoch- und Wohlge-

Generoſos, nobiles, & honeſtos, belli Duces, Thalaſſiarchos, eorumve locum tenentes, Vicarios, Gubernatores navium, tam bellicarum, quam a privatis ad bellicas expeditiones, armatarum, Capitaneos, locum tenentes, commendatores, nautas, & milites, terra marique militantes, nec non fortalitiorum & portuum maritimorum præfectos, Inſpectores, ceterosque Officiales omnes, cujuscunque conditionis vel ordinis illi demum ſint, ad quos nominatus - - - Rector navis cum nautis ſuis, aliisve vectoribus, cumque dicta navi & in eam illatis mercibus ac bonis, caſu conſultove pervenerit, ea, qua par eſt obſervantia & ſtudio, officioſe, amice & benevole rogamus & requirimus, ut iis in fidem, tutelam ac patrocinium ſuum clementer benigneque ſuſceptis, absque ulla curſus remora, aliove impedimento, liberam navigationem, commeationem, negociationem, atque converſationem permittant: id quod Nos viciſſim erga omnes & ſingulos, pro cujusvis conditione & ſtatu, debito obſequio & ſtudio, amicitia & benevolentia, data occaſione, promereri, ſemper ſtudebimus. In fidem præmiſſorum Nos ſupra dicti patentes has litteras, conſueto Civitatis noſtræ ſigillo, communiri fecimus. Actum, die - - -

Le Marquis de Noailles. Jean Jaques Faber, Sindic.

Guillaume Clamer, Sénat.

For-

ſohrne, Hochedle und Ehrengeachtete Generale und Admirale, auch andere hohe, zu Lande und Waſſer beſtellte Officiers und derſelben Lieutenants, imgleichen alle ſowol auf Krieges- als Privat-mit Commißion fahrenden Schiffen befindliche Capitains, Lieutenants, Commandeurs, Schiffs-Leute und Soldaten, nicht weniger an die Gouverneurs, Commandanten und Inſpectores in Veſtungen und See-Häfen, mithin an alle andere, wes Standes oder Würden dieſelben ſeyn können, zu denen obbemeldeter Schiffer, nebſt ſeinem Schiffs-Volke und Paſſagiers, mit ſeinem obbenamten Schiffe und inhabender Ladung, durch Zufall, oder mit gutem Willen, kommen mögte, Unſere unterthänige, dienſt- und freundliche Bitte und Anſuchung, Sie geruhen, und wollen demſelben alle Gnade, Gunſt und guten Willen, Schutz und Beförderung, da er ſolcher benöthiget, erweiſen, und ihn, ohne Aufhalt und Verzögerung, frey fahren, ſchiffen, handeln, trafiquiren u. converſiren laſſen: Welches gegen einen iedweden, nach Standes Gebühr, mit gehorſamen Dienſten, Freundſchaft und Gutwilligkeit, bey Gelegenheit zu verdienen, zu verſchulden und zu erwiedern, Wir ſtets bereit und gefliſſen ſeyn werden. Zur Urkunde und zu mehrerer Beglaubigung deſſen, haben Wir dieſem offenen Briefe Unſer gewöhnliches Stadt-Secret-Siegel anhängen laſſen. Actum, den = =

Marquis von Noailles. Hans Jacob Faber, Synd.
Guilliam Clamer, Senat.

Formulaire du Rôle de l'Equipage, tel, qu'il doit être trouvé à bord des vaiſſeaux de la ville libre Imperiale de Hambourg.

Rôle de l'Equipage du vaiſſeau - - - de la ville de - - - du port de - - Laſt, commandé par Pierre - - Capitaine, Maître, ou Patron, natif de Hambourg, ou devenu bourgéois, ou admis à la liaiſon de la ville.

Jaques, Pilote &c. comme ci-deſſus.
Jéan, Contre-Maître, auſſi ſpecifié, comme deſſus.
Williams, Subrecargue, idem.
Norberg, Marchand propriétaire, ou
Paul, Commis du Propriétaire, idem.
Julien, Matelot, idem.

S'il ſe trouve quelques matelots non naturels, ou d'une nation neutre, le Rôle en fera mention.

Le Rôle ci-deſſus eſt atteſté veritable par nous &c. &c.

Le Marquis de Noailles. Jean Jaques Faber, Sindic.
Guillaume Clamer, Senat.

Pouvoir du Miniſtre du Roi.

L*OUIS*, *par la Grace de Dieu*, *Roi de France & de Navarre*, &c. &c. à tous ceux, qui ces préſentes lettres verront, Salut.

Nos très chers & bons Amis, les Bourguemeſtres & Sénateurs de la ville de Hambourg, de la hanſe teutonique, Nous ayant très-humblement ſupplié, de conſiderer les avantages réels, qui reſulteroient pour Nos ſujets, & ceux de la dite ville, ſi Nous voulions bien con-

Formul der Rolle des Schiffs-Volkes, wie ſolche auf den Schiffen der Kayſerlichen freyen Reichs-Stadt Hamburg ſich befinden ſoll.

Rolle des Schiffs-Volkes von dem Schiffe : : von der Stadt : : groß : : Laſt, commandirt durch Peter : : Capitain, Schiffer, oder Patron, gebürtig aus Hamburg, oder Bürger geworden, oder ſonſt der Stadt mit Pflichten verwandt gemacht.

Jacob, Steuermann, als oben.
Johann, Bootsmann, wie oben.
Williams, Super-Cargo, auch alſo.
Norberg, Kaufmann, gleichergeſtalt, oder
Paul, deſſen Schreiber, eben ſo.
Julian, Matroſe, gleichfalls.

Woferne ſich einige nicht eingebohrne Matroſen finden, oder die von einer neutralen Nation ſind, ſo ſoll deren in der Rolle erwehnet werden.

Obſtehende Rolle wird von uns certificiret ꝛc. ꝛc.

Marquis von Noailles. Hans Jacob Faber, Synd.
Guilliam Clamer, Senat.

Des Königlichen Herrn Miniſtri Vollmacht.

Ludewig, von Gottes Gnaden, König von Frankreich und Navarre, ꝛc. entbieten allen denjenigen, welche gegenwärtigen Brief ſehen werden, Unſern Gruß.

Wann Unſere ſehr werthe und gute Freunde, Bürgermeiſtere und Rath der Stadt Hamburg, Uns devoteſt erſuchet haben, um die weſentlichen Vortheile in Betracht zu ziehen, welche ſowol für Unſere, als für der gedachten Stadt Unterthanen, entſtehen würden, wenn Wir in die

conſentir à la confection & concluſion d'un nouveau Traité de Navigation & de Commerce, qui pût retablir l'ancienne correſpondance, que des raiſons particulières Nous avoient déterminé, à interrompre, & voulant donner à cette même ville des marques de Notre bienveillance, & de la ſatisfaction, que Nous avons des témoignages d'attachement & de reſpect, que Nous avons depuis reçus d'elle; mais reflêchiſſant, que le Traité de 1716. ayant été aboli de Notre part, il eſt neceſſaire, de conſtater Nos intentions favorables, par un nouveau Traité, qui ne laiſſe rien à déſirer ſur Notre penchant, à concourir à l'accroiſſement du Commerce, Navigation & Correſpondance, entre Nos ſujets, & ceux de la dite ville de Hambourg. Pour ces cauſes & autres bonnes conſiderations, Nous confiant entièrement en la capacité, zèle, experience & fidelité pour Notre ſervice, de Notre cher & bien amé le *Sieur Marquis de Noailles*, Notre Miniſtre Plenipotentiaire en Baſſe-Allemagne, Nous l'avons commis, ordonné & deputé, & par ces Préſentes, ſignées de Notre Main, le commettons, ordonnons & deputons, & lui avons donné & donnons plein pouvoir & mandement ſpecial, pour en Notre Nom, arrêter, conclure & ſigner avec les Sindics & Senateurs de la dite ville de Hambourg, munis de leurs pouvoirs en bonne forme, tels traité, convention & articles de commerce & de navigation, qu'il aviſera, bon être; voulant, qu'il agiſſe avec la même

Verfertigung u. Schlieſſung eines ſolchen neuen See- und Comerce-Tractats, allergnädigſt willigen wolten, wodurch das alte gute Einverſtändniß, welches zu unterbrechen Wir aus beſonderen Urſachen waren bewogen worden, wieder hergeſtellet werden könnte, u. Wir nun geſonnen ſind, eben dieſer Stadt die Merkmale Unſers Königl. Wolwollens, und Unſerer Zufriedenheit über die, Uns, von ihr, nachher bezeugte Ergebenheit und Ehrerbietung zu ertheilen, gleichwol aber erwogen haben, daß, da der Tractat vom Jahre 1716. Unſerſeits aufgehoben worden, es nöthig ſey, Unſere günſtigen Geſinnungen, durch einen neuen Tractat, gewiſſer zu beſtimmen, um dergeſtalt Unſerer Neigung ein völliges Genügen zu thun, und zum Wachsthume der Handlung, Schiffahrt und Correſpondenz, zwiſchen Unſeren und der beſagten Stadt Unterthanen, behülflich zu ſeyn; als haben Wir des Endes, und aus anderen guten Bewegungs-Gründen, im gänzlichen Vertrauen auf die Geſchicklichkeit, auf den Eifer, auf die Erfahrung und Treue, welche Unſer werther und vielgeliebter bevollmächtigter Miniſter im Nieder-Sächſiſchen Kreiſe, Herr Marquis von Noailles, für Unſere Dienſte bewieſen, Demſelben aufgetragen, geheiſſen und verordnen, gleichwie Wir Ihm, durch gegenwärtigen, von Unſerer Hand, unterzeichneten Brief auftragen, geheiſſen und verordnen, Ihm auch die Vollmacht und den beſonderen Befehl ertheilet, und hiemit ertheilen, um in Unſerem Namen, mit den Syndicis und Senatoren der bemeldeten Stadt Hamburg, nachdem ſelbige gleichfalls mit bündiger Vollmacht verſehen worden, einen ſolchen Commerce- und See-Tractat, Convention und Artikel, wie Er für gut finden wird, zu ſchlieſſen und zu unterzeichnen. Wir wollen auch, daß er mit eben der Autorität verfahre, gleich als

même autorité, que Nous ferions, ou pourrions faire, ſi Nous y étions préſens en Perſonne, encore qu'il y eût quelque choſe, qui requit un mandement plus ſpecial que ce, qui eſt contenu en ces Préſentes.

Promettant en foi & parole de Roi, d'avoir agréable, tenir ferme & ſtable, accomplir & exécuter ponctuellement tout ce, que le dit *Sieur Marquis de Noailles* aura ſtipulé, promis & ſigné, en vertu du préſent pouvoir, ſans y contrevenir, ni permettre, qu'il y ſoit contrevenu pour quelque cauſe, que ce puiſſe être, comme auſſi d'en faire expedier Nos lettres de ratification en bonne forme, pour être échangées dans le terme, qui ſera convenu. Car tel eſt Nôtre plaiſir.

En temoin dequoi, Nous avons fait mettre Notre ſcel à ces dites préſentes. Donné à Verſailles, le dix-huitième jour du mois de Septembre, l'an de grace, Mil ſept cent ſoixante huit, & de Notre Regne, le cinquante quatrième.

(L. S.) Louis.

Par le Roi
le Duc de Choiſeul.

Pouvoir des Deputés de la Ville de Hambourg.

Sa *Majeſté Très-Chrêtienne, LOUIS XV., Roi de France & de Navarre &c.* ayant fait déclarer à Nous, *Bourguemaîtres & Senateurs de la Ville Libre-Imperiale de Hambourg*, par Son Excellence, *Monſieur le Marquis de Noailles*, Miniſtre-Plénipotentiaire de France, au Cercle de la Baſſe-Saxe, & Réſident ici: que *Sa Majeſté* vouloit bien,

als Wir thun würden, oder könnten, wann Wir perſönlich zugegen wären; obſchon in dieſem oder jenem Stücke, eine noch ſpeciellere Gewalt, als in dem gegenwärtigen Briefe vorhanden iſt, erforderlich wäre.

Wir verſprechen, bey Königl. Glauben und Worte, daß Wir alles dasjenige, welches gedachter Herr Marquis von Noailles, kraft dieſer Vollmacht, wird verabredet, verſprochen und unterſchrieben haben, genehmigen, veſt und beſtändig halten, erfüllen und genau vollziehen wollen, ohne dagegen zu handeln, noch zu geſtatten, daß, aus welcher Urſache es auch geſchehen mögte, dawider gehandelt werde. Wir wollen auch darüber Unſere Ratification bündigſt ausfertigen laſſen, damit ſelbige, zur beliebten Friſt, könne ausgewechſelt werden. Denn dieß iſt Unſer Wille.

Urkundlich haben Wir Unſer Inſiegel hierunter drucken laſſen. Gegeben zu Verſailles, am 18ten September, im 1768ſten, und Unſerer Regierung, im 54ſten Jahre.

(L. S.) Ludewig.

Von wegen des Königes,
Herzog von Choiſeul.

Vollmacht der Hamburgiſchen Herren Abgeordneten.

Demnach Se. Allerchriſtlichſte Majeſtät, Ludewig XV. König von Frankreich und Navarre ꝛc. durch Ihro hier reſidirenden bevollmächtigten Miniſter im Nieder-Sächſiſchen Kreiſe, Se. Excellenz, Herrn Marquis von Noailles, Uns, Bürgermeiſtern und Rathe der Kaiſerl. freyen Reichs-Stadt Hamburg, eröffnen zu laſſen geruhet haben: wie Se. Königl. Majeſtät,

bien, avoir la grace, de nous accorder un nouveau Traité de Commerce & de Marine, au lieu de celui de 1716, & qu'Elle avoit donné commiſſion & plein-pouvoir à Son ſusdit Miniſtre, de negocier, conclure & ſigner, avec Nos Deputés, un nouveau Traité, pour l'utilité reciproque, à l'egard des ſujets de *Sa Majeſté*, & de cette Ville-ci, Nous, *les mentionnés Bourguemaîtres & Senateurs*, en reconnoiſſant la Bienveillance Royale de *Sa Majeſté Très-Chrêtienne*, avec le plus profond reſpect, ſavoir faiſons: que Nous avons chargés, & chargéons, par ces Préſentes, Monſieur *Jean Jaques Faber*, Sindic, & Monſieur *Guillaume Clamer*, Senateur, de pouvoir ſuffiſant, pour entrer en conferences, & traiter, arrêter, conclure & ſigner, en Notre nom, avec Son Excellence, *Monſieur le Marquis de Noailles*, tel Traité, convention & articles de commerce & de navigation, dont on conviendra, pour la ſûreté & l'avantage reciproque, promettant, d'avoir aggréable, & tenir ferme & ſtable ce, qui, par Nos dits Deputés, ainſi ſera promis, conclu & ſigné.

En foi dequoi, Nous avons fait mettre à celles-ci le ſçeau, de Notre ville. Donné à Hambourg, le 2. Decembre, 1768.

(L. S.) Ex ſpeciali commiſſione Ampliſſimi Senatus,
liberæ Imperialis Civitatis Hamburgenſis,
P. F. Anckelmann, Dr.
Ejusdemque Reipublicæ Secretarius ſubſcripſi.

Rati-

jeſtät, anſtatt des vorigen Commerce- und See-Tractats, vom Jahre 1716. Uns einen neuen dergleichen Tractat allergnädigſt zuzuwilligen, geſonnen wären, und wie Sie des Endes, Dero vorgedachtem Herrn Miniſter die Commißion und Vollmacht gegeben hätten, mit Unſeren Deputirten einen neuen Commerce-Tractat zum gemeinſchaftlichen Beſten Ihro Königl. Majeſtät Unterthanen und Unſerer Stadt, zu behandeln, zu ſchlieſſen und zu unterzeichnen, ſo fügen Wir, vorerwehnte Bürgermeiſtere und Rath, nächſt tiefehrerbietigſter Anerkennung dieſes allerhöchſten Königl. Wolwollens, hiedurch zu wiſſen: daß wir dem Herrn Syndico, Hans Jacob Faber, und dem Herrn Senatori, Guilliam Clamer, genugſame Vollmacht ertheilet haben, wie Wir denn ſolche Denenſelben hiemit ertheilen, um mit Sr. Excellenz, dem Herrn Marquis von Noailles, in Unſerem Namen, in Conferenz zu treten, zu tractiren, und einen Commerce- und See-Tractat, Convention und Artikeln veſtzuſetzen, zu ſchlieſſen und zu unterzeichnen, ſo, wie man ſich darüber, zur wechſelweiſen Sicherheit und Nutzbarkeit, wird vereinbaren können. Wobey Wir dasjenige veſt und beſtändig zu halten angeloben, was durch dieſe Unſere benannte Deputirte verſprochen, geſchloſſen, und unterſchrieben worden.

Urkundlich haben Wir Unſer Stadt-Inſiegel hierunter drucken laſſen. Gegeben zu Hamburg, den 2 Dec. 1768.

(L. S.) Unterzeichnet vom Herrn Secretaire

P. F. Anckelmann, Dr.

Ratification du Roi.

LOUIS, *par la grace de Dieu, Roi de France & de Navarre*, à tous ceux, qui ces préſentes lettres verront, Salut.

Comme Notre cher & bien amé, le *Sieur Marquis de Noailles*, Notre Miniſtre Plenipotentiaire près des Princes & Etats du cercle de Baſſe Saxe, auroit, en vertu du plein pouvoir, que Nous luy en avions donné, conclu, arrêté & ſigné, avec les Deputés de Nos très-chers & bons amis, les *Bourguemaîtres & Senateurs de la Ville de Hambourg*, pareillement munis de plein-pouvoirs en bonne forme, le Traité de Commerce & de Marine, dont la teneur s'en ſuit:

——— ——— ——— ———

Nous ayant agréable le ſusdit Traité de commerce, en tous & chacun les points & articles, qui y ſont contenus & declarés, avons iceux tant pour Nous, que pour Nos Heritiers, Succeſſeurs, Royaumes, Pays, Terres, Seigneuries & ſujets, acceptés, aprouvés, ratifiés & confirmés, & par ces Préſentes, ſignées de Notre Main, acceptons, approuvons, ratifions, & confirmons, & le tout promettons, en foi & parole de Roi, de garder & obſerver inviolablement, ſans jamais aller, ni venir au contraire, directement, ou indirectement, en quelque ſorte & manière, que ce ſoit. En temoin dequoi, Nous avons fait mettre Notre ſcel à ces dites Préſentes. Donné à Verſailles le douzième jour du Mois d'Avril, l'an de grace, mil ſept cent ſoixante neuf, & de Notre regne, le cinquante quatrième.

(L. S.) Louis.

Par le Roi, Le Duc de Choiſeul.

Rati-

Sr. Allerchriſtl. Majeſtät Ratification.

Ludewig, von Gottes Gnaden König von Frankreich und Navarre, ꝛc. ꝛc. entbieten allen denjenigen, welche dieſen gegenwärtigen Brief ſehen werden, Unſern Gruß!

Wann Unſer werther und vielgeliebter bevollmächtigter Miniſter bey den Fürſten und Ständen des Nieder-Sächſiſchen Kreiſes, Herr Marquis von Noailles, kraft der von Uns Ihm ertheilten Vollmacht, mit den Deputirten Unſerer ſehr werthen und guten Freunden, Bürgermeiſter und Rathes der Stadt Hamburg, welche Deputirte gleichfalls mit bündiger Vollmacht verſehen, einen Commerce- und See-Tractat wird geſchloſſen, veſtgeſetzet und unterzeichnet haben, ſo, wie der Inhalt davon folgendermaaſſen lautet:

— — — —

als genehmigen Wir den obgedachten Commerce-Tractat, in allen und ieden darinn befindlichen und angedeuteten Punkten und Artikeln, und haben demnach ſolchen ſowol für Uns, als für Unſere Erben, und Nachfolger Unſerer Reiche, Staaten, Landen und Gebiete, gut geheiſſen, gebilliget, ratificiret und beſtätiget, wie Wir denn ſelbigen, vermittelſt dieſes, von Unſer Hand, unterſchriebenen Briefes, gut heiſſen, billigen, ratificiren und beſtätigen, auch bey Königl. Gauben und Worte verſprechen, alles unverbrüchlich zu halten, und zu beobachten, ohne iemals, weder directe, noch indirecte, auf welche Weiſe es nur geſchehen könnte, dagegen zu handeln. Urkundlich haben Wir Unſer Inſiegel hierunter drucken laſſen. Gegeben zu Verſailles, am 12ten des April-Monats, im 1769ſten, und Unſerer Regierung im 54ſten Jahre.

(L. S.) Ludewig.

Von wegen des Königes, Herzog von Choiſeul.

Ratificatio Civitatis Hamburgenſis.

Nos, *Conſules & Senatores Liberæ Sacri Romani Imperii Civitatis Hamburgenſis*, notum teſtatumque facimus omnibus & ſingulis, præſentes haſce legentibus impoſterumque lecturis: Poſtquam *Sereniſſimo ac Potentiſſimo Principi ac Domino, Domino LUDOVICO* ejus nominis *XV., Galliarum ac Navarræ Regi Chriſtianiſſimo*, Domino Noſtro Clementiſſimo, benigne placuit, pro uſu ac ſecuritate commerciorum & navigationis, Nobiscum ſingularem quandam Tractationem inſtituere, quæ etiam eo tandem deducta eſt, ut inter Illuſtriſſimum, Excellentiſſimum, Generoſiſſimumque *Dominum Marchionem de Noailles*, memoratæ *Suæ Majeſtatis Regiæ* Legatum Plenipotentiarium ad Principes & Status Circuli Saxoniæ Inferioris, Noſtrosque Deputatos, Dominum *Joannem Jacobum Faber*, Syndicum, & Dominum *Guillielmum Clamer*, Senatorem, die 1. menſis Aprilis, anni currentis, conventum fuerit, ſuper conventionis formula, verbotenus ſubſequenti:

——— ——— ——— ———

Et quoniam ulterius placuit, ut dictus Tractatus, intra ſpatium duorum menſium, ratihaberetur, Inſtrumentaque ratihabitionis hinc inde extraderentur; Idcirco Nos, præfati *Conſules & Senatores*, prædictum Tractatum, virtute harum, in omnibus ſuis clauſulis, omni meliori modo, approbamus, ratihabemus & con-

firmamus;

Ratification der Stadt Hamburg.

Wir, Bürgermeiſtere und Rath des Heil. Römiſchen Reichs Stadt Hamburg, thun kund und bezeugen hiemit allen und ieden, welche gegenwärtiges leſen, oder leſen werden: Nachdem es dem Allerdurchlauchtigſten und Großmächtigſten Fürſten und Herrn, Herrn Ludewig XV. allerchriſtlichſtem Könige von Frankreich und Navarre, ꝛc. ꝛc. Unſerm allergnädigſten Herrn, huldreichſt gefallen, zum Nutzen und zur Sicherheit der Handlung und Schiffahrt, einen beſonderen Tractat mit Uns zu errichten, womit es denn auch ſo weit gekommen, daß zwiſchen Allerhöchſtgedachter Sr. Königl. Majeſtät bevollmächtigtem Miniſter bey den Fürſten und Ständen des Nieder-Sächſiſchen Kreiſes, Sr. Excellenz, dem S. T. Herrn Marquis von Noailles, und Unſeren Deputirten, Herrn Syndico Hans Jacob Faber, und Herrn Senatore Guilliam Clamer, am 1 April dieſes Jahres ſolche Vereinbarung, wie Wort für Wort folget, geſchehen:

— — — —

Und da man ferner beliebet, daß der erwehnte Tractat, innerhalb zween Monate, ratificiret, und die Inſtrumente dieſer Ratification gegen einander ausgewechſelt werden ſollten, ſo wird von Uns, vorbemeldeten Bürgermeiſtern und Rathe, beſagter Tractat, kraft dieſes, in allen ſeinen Clauſeln beſtermaaſſen genehmiget,

firmamus; bona fide ſpondentes ac promittentes pro Nobis Succeſſoribusque Noſtris, Nos omnes & Singulos ejusdem Articulos, & quicquid tota illa conventione continetur, firmiter & inviolabiliter ſervaturos, nulloque modo paſſuros, ut eidem, ſive per Nos, ſive per Alios, contraveniatur. In cujus rei fidem præſentem hancce ratihabitionem, conſueto Noſtro civitatis Sigillo, corroborari fecimus. Datum Hamburgi, die 21 Aprilis, Anno 1769. poſt natum Chriſtum.

(L. S.) Ex ſpeciali commiſſione Ampliſſimi Senatus liberæ S. R. Imperii Civitatis Hamburgenſis,
P. F. Anckelmann, Dr.
Ejusdemque Reipublicæ Secretarius ſubſcripſi.

ratificiret und beſtätiget, gleichwie Wir denn mit gutem Glauben, für Uns und Unſere Nachfolger, geloben und verſprechen, daß Wir alle und iede deſſen Artikel, und alles, was in ſolchem ganzen Vergleiche befindlich, veſt und unverbrüchlich halten, auch, auf keinerley Weiſe, geſtatten wollen, daß demſelben, durch Uns, noch durch andere, entgegen gehandelt werde. Urkundlich haben Wir Unſer gewöhnliches Stadt=Inſiegel hierunter drucken laſſen. Gegeben zu Hamburg, am 21 April 1769.

(L. S.) Unterzeichnet vom Herrn Secretaire
P. F. Anckelmann, Dr.

Zugabe der Nachweiſungen.

I.

Ordnung der Artikel von dem Hamburgiſchen Schiffs- und See-Rechte in Statuto von 1603. mit der Nachweiſung an die §phos, worinn ſie angeführet und erläutert worden.

II. Theil XIII. Titel. Von Schiffs-Rhedern oder Schiffs-Freunden.

Art. 1. Maſcopey der Rheder, und Scheidung aus derſelben, ſiehe § 214.
— 2. Der mindeſte Theil muß dem mehreſten folgen, § 215.
— 3. Bekoſtigung des Schiffs-Volkes, § 215.
— 4. Anſchaffung der Schiffs-Bedürfniſſe, § 216.

—— XIV. Titel. Von Schiffern und Schiffs-Volk.

Art. 1. Von der Flagge, § 212.
— 2. Von Werfung des Ankers und deren Boyer, § 244. § 245.
— 3. Von Reparir- und Verbeſſerung eines Schiff-Schadens, § 246.
— 4. Von der Bezahlung des Schadens abſeiten des Schiffers, wenn er die Güther in ein ander Schiff übergeladen, § 235.
— 5. Von Sendung um Geld an Land, und deſſen Anleihung auswärts, imgleichen von Nichtverſäumung guten Windes, § 236. 247.
— 6. Von der Beurtheilung ſegelbaren Wetters, § 236. § 247.
— 7. Von Verkaufung der Güther und Anleihen auf den Boden des Schiffes, § 247. 389-397.
— 8. Von zu Pfande ſetzen des Schiffs, zu Anſchaffung der Bedürfniſſe, § 404.

Art.

Art. 9. Von der Bekümmerung eines Schiffers wegen Schulden, § 237. 238.

—10. Von verbotener Ueberladung, § 239.

—11. Von Hinderung der Reiſe durch Arreſte und andere Zufälle, § 240. 241.

—12. Der Schiffer muß bis zur Löſch- und Wieder-Beläſtigung im Schiffe bleiben, § 249. 250.

—13. Der Schiffer darf keinem Schiffs-Knaben Urlaub geben, oder ihn auf einem Eylande ohne grobe Verſündigung zurück laſſen, §. 275.

—14. Wenn ein Schiff auf der Reiſe verkauft wird, ſo ſind Steuermann und Schiff-Männer ledig, § 275.

—15. Wie, wenn es auſſerhalb Landes verkauft wird? § 275.

—16. Strafe des Schiffs-Knabens, der des Nachts auſſerhalb des Schiffes bleibet, und das Boot ohne Erlaubniß von demſelben führet, § 263.

—17. Von Verwundung in Trunkenheit, Hader oder Zank, oder im Dienſt Diſciplin des Schiffers, § 262.

—18. Steuermann und Bootsmann müſſen die volle Reiſe halten, § 255. 258. u. f.

—19. Niemand muß des andern Volk abſpannen, § 256.

—20. Untüchtiges Schiffs-Volk muß ſein Geld, und die Hälfte darüber zurückgeben, § 221.

—21. Strafe des Schiffs-Volks, welches mit dem Lohne davon läuft, § 274.

—22. Auf böſer That betroffene Schiffs-Leute werden ohne Lohn beurlaubet, § 262. ſ. auch die folgende 4te Abtheilung § 9.

—23. Steur- und Schiffs-Mann verzeihet ſich des Dienſtes, wenn er das zu führende Schiff ſelbſt kaufet, § 275.

—24. Von der Schuld des Schiffers bey zu tiefer Ladung des Schiffes, § 233.

—25. Annehmung tauglichen Schiffs-Volks, § 228.

Art. 26. Pflicht der Schiffs-Leute, dem Schiffer auch an andere Oerter, als worauf ſie angenommen ſind, zu folgen, § 264.
— 27. Muthwillige und untreue Schiffs-Leute kann der Schiffer an Land ſetzen, § 262.
— 28. Ohne Befehl des Schiffers ſoll niemand ſchieſſen, § 266.
— 29. Schaden, welchen Schiffs-Leute durch muthwillige Abweſenheit verurſachet, werden an Leib und Leben geſtrafet, § 266. und ferner in der 4ten Abtheilung § 9.
— 30. Die auf dem Schiff Erkrankten müſſen vom Schiffer gepfleget werden, und ſtirbt iemand, ſo haben ſeine Erben die Hauer halb, oder ganz, zu genieſſen, § 261.
— 31. Ein Schiffer darf ſeinen Antheil Schiffs über den Werth nicht verkaufen, § 214.
— 32. Der Schiffer muß den Rhedern gerecht werden, wenn er ohne Noth das Schiff verbodmet, oder in einen andern Haven ſegelt, § 248.
— 33. Ohne Beſchluß der Rheder darf der Schiffer an keinen andern Ort ſegeln, § 248.
— 34. Der Schiffer muß auf die Garnirung und Stauung der Güther, bey Verantwortung, Obacht haben, § 231. 260.
— 35. Pflichten des Schiffers in Verdichtung des Schiffes, § 233. 234.
— 36. Pflicht des Schiffers zu guter Schiffs-Geräthſchaft, § 227.
— 37. Beſtellung der Wächter auf den Schiffen, § 229.
— 38. Beſtrafung eines bey der Löſchung ungetreuen Schiffers, § 251.
— 39. Pflichten des Schiffers in Ablegung der Rechnung, § 254.
— 40. Endliche Verbindung des Schiffers, § 222.

Art.

Art. 41. Von Admiralſchaft, § 268. 270.
— 42. Verthädigungs-Pflicht des Schiffs-Volks gegen einen Freybeuter, § 271.
— 43. Strafe der Schiffs-Leute, welche dem Schiffer in der Noth nicht helfen wollen, § 272.
— 44. Strafe des Schiffers, der nicht fechten wollen, § 273. und ferner in der 4ten Abtheilung § 9.

—— XV. Titel. Von Befrachtern.

Art. 1. Fracht wird auch von Güthern bezahlet, die ohne des Schiffers Schuld verdorben ſind, § 298.
— 2. Der Schiffer mag für die Fracht und Ungeld das Guth an Bord behalten, § 299.
— 3. Der Einlader muß das Schiff, verabredtermaaſſen, völlig beladen, § 284.
— 4. Der Einlader muß zur beſchiedenen Zeit die Güther liefern, § 285.
— 5. Zögert er damit, ſo muß er doch die beſtimmte Fracht völlig bezahlen, § 286.

—— XVI. Titel. Von Werfung und geworfenem Guthe.

Art. 1. Werfen muß mit Bewilligung der Schiffmanne geſchehen, § 308. 309.
— 2. Der Schade im Werfen wird über Schiff und Guth, geworfen und ungeworfen, gerechnet, § 311.
— 3. Auch von Geld und Koſtbarkeiten wird contribuirt, § 312-315.
— 4. Güther, die über die Werfung verringert werden, müſſen auch vergolten werden, § 316.
— 5. Bey der Werfung von der See vom Bord genommene Güther kommen auch in die Haverey, § 316.
— 6. Von wieder erlangten geworfenen Güthern werden nur die Koſten erſtattet, § 319.
— 7. Schiffs-Volk giebt auch Havarey, wenn es mehr, als ſeine beſcheidene Führung, eingeſchiffet, § 276.
— 8. Koſten beym Erleichtern des Schiffes werden auch als Werf-Geld gerechnet, § 317. 320.

Art. 9. Beym Erleichtern ſind auch verſunkene Güther zum Werf-Gelde zu rechnen, § 318.

— 10. Auch die Koſten eines auswärtigen Piloten werden bezahlet, § 317. und von den Elb-Lootſen § 242.

XVII. Titel. Vom Schiffbruch und ſchiffbrüchigen Güthern.

Art. 1. Bergungs-Pflichten des Schiffers und Schiffs-Volkes, § 333. 334. 335.

— 2. Von geborgenen Güthern, § 336.

— 3. Von geretteten Güthern wird in der Havaria groſſa nicht contribuirt, § 328.

— 4. Geworfene, Schiffbrüchige und Seedriftige Güther kann ſich niemand zueignen, als derjenige, dem ſie zuvor gehöret haben, § 337-359.

— 5. Bergungs-Lohn, § 361-381.

— 6. Schadens-Vertheilung bey Anſegelung, die von ohngefehr geſchiehet, § 329-332.

— 7. Wie, und von wem, der Schade zu erſetzen, wenn ein Schiff überſegelt wird, und untergehet, § 329-332.

— 8. Wie, und von wem, wenn es nicht untergehet, ſondern, zu Errettung des Schiffes, Güther geworfen werden, § 329-332.

XVIII. Titel. Von Bodmerey.

Art. 1. Vom Verbodmen am Orte der Einſchiffung, § 389. 390. 391.

— 2. Die jüngere Verſchreibung hat einen Vorzug vor der älteren, § 401. 402. 403.

— 3. Vom Verbodmen auſſerhalb Landes, § 392-398.

— 4. Von übermäßiger Verbodmung, § 247. 248. 396.

— 5. Wie es zu halten, wenn ein verbodmetes Schiff genommen wird, § 408.

— 6. Havarie von Bodmerey-Geldern, § 398. 400. 421.

— 7. Verkürzung der Reiſe, § 409.

XIX.

—— XIX. Titel. Vom See-Raube.

Art. 1. Was an See-Räuber durch einen Vertrag gegeben wird, das wird unter Schiff und Guth getheilet; was mit Gewalt genommen wird, deſſen Schaden tragen nur die genommenen Güther, § 382.

— 2. Guth, das über See und Sand gebracht wird, iſt, der es hat, näher zu behalten, als ihm iemand daſſelbe abzugewinnen,

— 3. inſonderheit, wenn es Jahr und Tag ohne Anſpruch allhier geweſen. ſ. § 53. in der 3ten Abtheilung von Gerichten und Rechten, und hier § 381.

* * *

Die Schiffs- und See-Geſetze, welche ich zur Erläuterung vorbemerkter Artikel des Hamburgiſchen Statuti angeführet und angewendet, ſind, auſſer den alten eigenen Statutis,

1. das Wisbyiſche Schiffs- und See-Recht,
2. das Lübeckiſche,
3. das Hanſeeſtädtiſche,

von welchen insgeſammt ich § 49. § 82. und § 83. in der Geſchichte und Einleitung zu Gerichten und Rechten im ſechszehnten Abſchnitte dieſer Sammlung in dem dritten Theile ausführlich geredet. Und die darüber ausgegebenen Schriften unſerer Hamburgiſchen Rechts-Gelehrten ſind am Schluſſe im fünften Theile S. 644. und 645. verzeichnet.

4. Sind das *Conſolato del mare*, desgleichen
5. die Franzöſiſchen See-Verordnungen des Jahres 1681. von König Ludewig dem Vierzehnten, und die Holländiſchen Placate, hin und wieder mit gebrauchet worden.

II.

Ordnung der Titel der Hamburgiſchen Aſſecuranz-Ordnung, mit der Nachweiſung an die §phos, worinn ſie erkläret worden.

Tit. I. Von Policen,

Iſt im Zuſammenhange § 425. ausgeführet. ſ. auch § 440.

Zum

Zum Art. 1. beſonders cit. § 440.
—— 2. § 440. 441.
—— 3. § 425.
—— 4. § 425. 428. 429.
—— 5. § 425. 430. 431. 432.

Tit. II. Wer andere verſichern, oder ſich verſichern laſſen kann.

Iſt in den verbundenen Artikeln § 421. abgehandelt.

Tit. III. Von dem, was verſichert werden könne.

Siehe den Zuſammenhang § 421. und
zum Art. 1. § 575.
—— 2. § 549.

Tit. IV. Von den Clauſuln, oder Bedingungen der Policen.

Zum Art. 1. u. 2. ſ. § 440.
—— 3. 4. 5. u. 6. § 499. 500. 501.
—— 7. § 532.
—— 8. § 487.
—— 9. § 485.
—— 10. § 473. 474.
—— 11. § 483.
—— 12. § 460. 465.
—— 13. § 469.
—— 14. 15. § 578.

Tit. V. Von dem Riſico, oder der Gefahr der Aſſecuradeurs.

Zum Art. 1. ſ. § 433. 434.
—— 2. ſ. die folgenden Ergänzungen.
—— 3. § 517.
—— 4. § 514. 515.
—— 5. § 475. 514.
—— 6. § 471. 485. 515.
—— 7. § 460.
—— 8. § 504.

Zum

Zum Art. 9. § 462. 463.
—— 10. 11. 12. § 433. 434.
—— 13. § 475.
—— 14. 15. § 433.
—— 16. § 437.
—— 17. 18. § 477. 508.

Tit. VI. Vom Riſtorno.

Ueberhaupt iſt § 437. 450. u. 451. derſelbe beſchrieben.

Tit. VII. Von des Schiffers und Schiffs-Volks Verſehen.

Zum Art. 1. 2. u. 3. § 535.
—— 4. § 227.
—— 5. § 494. 495.

Tit. VIII. Von Schaden durch An- und Ueberſegeln.

Iſt alles § 329. 330. 510. zuſammengeſetzt.

Tit. IX. Von Aſſecuranzen auf Cambio Marino und Bodmerey.

Vom ganzen Titel ſ. § 387-408., imgleichen § 572. 574.

Tit. X. Von Aſſecuranz für Türken-Gefahr und auf der Menſchen Leben.

Ueberhaupt iſt davon § 419. gehandelt. ſ. ſ. § 532. 578.

Tit. XI. Vom Abandonniren.

Iſt alles § 507. und 540. ausgeführet.

Tit. XII. Von Taxirung des Schadens.

Hievon geben § 430. 431. 566. die Auskunft.

Tit. XIII. Von der Beweiſung des Schadens.

Iſt im ganzen Umfange § 542. beſchrieben, und ſind damit § 551-555. zu vergleichen.

Tit. XIV. Von Strandung, und Bergung der geſtrandeten Güther.

Siehe § 333-381. 529.

Tit. XV. Von aufgebrachten Schiffen, derſelben Ranzionirung und Reclame.

Iſt ausführlich geredet ſowohl § 383. 384. 385. als 520-531.

Tit. XVI.

Tit. XVI. Von der Andeutung und Bezahlung des Schadens.

Siehe § 542.

Tit. XVII. Von der Zeit der Einforderung des Schadens, und deſſen Verjährung.

Siehe § 569. 570.

Tit. XVIII. Von Reaſſecuranz.

Siehe § 435.

Tit. XIX. Von guten Männern und Deputirten.

Siehe § 548. 582-590.

Tit. XX. Von Betriegereyen und deren Beſtrafung.

Die exceptio doli iſt von § 453. bis 470. ausgeführet. Siehe aber auch die Abtheilung von peinlichen Gerichten und Rechten durch und durch.

Tit. XXI. Von Havarien und deren Diſpachirung.

Iſt von § 305. bis 326. und von 505. bis 544., ferner von 548. bis 568. beſchrieben.

Tit. XXII. Von Werfung.

Siehe § 308-321. 511.

Tit. XXIII. Von Mäklern und der Prämie.

Siehe § 423. 424. 445. 446. 447.

* * *

Die Aſſecuranz-Rechte, mit welchen ich die Hamburgiſchen verglichen, ſind:

Die Holländiſchen, als Middelburgiſch-Seeländiſche von 1689, Rotterdammiſche von 1721, und Amſterdammiſche von 1744.

Die Franzöſiſche aus den Ordonnances de Louis XIV. von 1681.

Die Preußiſche aus dem See-Rechte.

Die Schwediſche.

Die Spaniſche aus Philippi II. Verordnung.

die insgeſammt, mit andern, in dem Magenſchen Verſuche eingerückt ſind, welchen ſelbſt ich mir hin und wieder zu Nutze gemacht.

Handels-

Handels=Verfaſſungen.

Vierte Abtheilung.

Peinliche Gerichte und Rechte.

Digitized by Google

§ 1.
Hamburgiſche peinliche Gerichte über Handels-Verbrechen.

Die Gerichte in Handels-Verbrechen ſind in Hamburg eben dieſelben, wie in andern bürgerlichen. Die Inquiſition wird nemlich von den Herren *Prætoribus* in eben der Maaſſe angeſtellet, und ihre Erkenntniß hat dieſelben Gränzen, wie ſie bey andern Vergehungen eingeführet ſind, welche zur Criminal-Rüge erwachſen. Der proceſſus accuſatorius per Fiſcalem, und die Defenſion durch den dazu verordneten Anwald, ſind auch in einem und dem andern einförmig; und Nieder- und Ober-Gerichte die entſcheidende Inſtanzen, nach deren Ausſpruch Dni Prætores die Urtheile zur Vollſtreckung bringen. Und alles iſt demnach hier anzuwenden, was in der vierten Abtheilung unſerer Gerichte und Rechten ich ausführlich erörtert und erläutert habe.

§ 2.
Hamburgiſche Beſtrafung der Handels-Verbrechen.

Auch die Strafen ſelbſt der Handels-Verbrechen kommen groſſentheils mit den gemeinen überein, und nur diejenigen, welche die zur See fahrenden in Abſicht auf die Schiffahrt betreffen, ſind alleinig in der Schärfe, und in der Art und Weiſe der Vollſtreckung der an Leib und Leben zuerkannten Strafen, unterſchieden.

§ 3.

Solchemnach iſt die Abmeſſung der Strafen, welche bey den Handels- Schiff- und See-Briefen und Contracten Statt finden, eben dieſelbe, wie die allgemeine, auf Betrug und Vervortheilung bey andern Briefen, beſtimmet iſt: und es wird alſo a) ein *Falſum* bey Handels-Siegeln und Urkunden, z. E. bey Wechſeln, Connoſſementen, und in den

Kaufmanns=Büchern, imgleichen bey der verhandelten ſchlechten Waare, und bey gebrauchter falſchen Maaſſe, Elle und Gewichte, auch bey gemißbrauchter Handlungs=*Firma*, nach den Stufen der Gefliſſenheit und des verurſachten Schadens, an Ehre, Leib und Leben, wie andere Falſa, wovon ich § 183. und 187. am angeführten Orte die Auskunft gegeben, bey uns geahndet. [a])

Gleichwie aber b) die neue Falliten=Ordnung art. 102. und 103. die muthwilligen Bankerottirer beſonders den Falſariis in der Beſtrafung gleich ſchätzet, ſo hat ſie c), zum Abſchen anderer, annoch hinzugefüget, daß die Entflohenen mit Steck=Briefen verfolget, ihre Perſonen in den Zeitungen zu iedermanns Kenntniß beſchrieben, und ihre Namen auf der Börſe auf einem ſchwarzen Brette angezeichnet, und danebenſt, nach erfolgter ſententia in contumaciam, die Schand=Glocke über ſie geläutet werden ſolle.

Hiernächſt ſind d) die Betrügereyen, und deren Beſtrafung bey Aſſecuranzen, in der Ordnung Tit. 20. auch *auf* den Fall des nicht erfolgten Schadens erſtrecket, und nach deren Umſtänden der Criminal=Erkenntniß, wie folget, zugeeignet worden:

Daferne, wider Verhoffen, ein Aſſecurirter ſelbſt, oder ein beeydigter Mäkler, oder auch Schiffer, Steuerleute und Schiffs=Volk, betrüglich handeln, und aus Vorſatz, Argliſtigkeit oder Muthwillen entweder in dem Aſſecuranz=Contract ſelbſt die Aſſecuradeurs hintergehen, oder auch bey den verſicherten Schiffen, Güthern und Ladung unredlich und gefährlich verfahren, und dadurch die Aſſecuradeurs in Schaden ſetzen würden; ſo ſoll dergleichen Betrüger, wann er eines böſen Vorſatzes überführet werden kann,

a) ſ. auch daſelbſt die 2te Abtheilung § 185. und die dritte § 499. imgleichen wegen der Connoſſemente § 286. in dieſer Abtheilung.

kann, obgleich der Schade wirklich nicht erfolget iſt, noch vielmehr aber, da würklich einiger Nachtheil daraus entſtanden, nicht allein allen Verluſt, Schaden und Unkoſten erſetzen, ſondern auch, nach Gelegenheit und Umſtänden des Verbrechens, criminaliter angeklaget, und, nach Erkenntniß des Rechtens, exemplariter beſtrafet werden.

Und dieſes ſind die allgemeinen Vorſchriften bey allen Handels-Betrügereyen, die entweder von dem Kaufmann, oder dem Mäkler, oder auch von Schiffern und dem Schiffs-Volke, ausgeübet werden. Ich will ſie aber nunmehr zergliedern, und dabey zugleich anzeigen, welchergeſtalt, und in welchen Fällen, eine beſondere Schärfe, oder eine beſondere Modalität, bey der Vollſtreckung beobachtet werde.

§ 4.
Beſtrafung des betrüglichen Kaufmanns.

Der Kaufmann betrügt nicht nur, wenn er, wie vorhin erwehnet, falſche Urkunden macht, ſondern auch, wenn mit ſeinem Vorſchub, und wohl gar mit einem förmlichen Auftrage an den Schiffer, ein Diebſtahl, ein gefliſſentliches Setzen des Schiffes auf den Strand, oder deſſen und der Ladung Verderb und Untergang, verübet wird. Und hievon habe ich ein, mehrmalen auch hernach angezogenes, erſtaunliches Exempel § 456. angeführet, welches aber, weil die Urheber und Mithelfer durch die Flucht ſich davon gemacht, der peinlichen Rüge iſt entzogen worden.

§ 5.
Beſtrafung des betrüglichen Mäklers.

Der Mäkler macht ſich eines criminellen Verbrechens theilhaftig, wenn er a) den Kaufmann durch falſche Nachrichten,

woher demſelben ein Schaden erwachſen kann, hintergehet, und b) wenn er beſonders zu falſchen Connoſſementen die Hand bietet. Er verlieret in ſolchen Fällen nicht nur (ſ. § 296.) ſeinen Mäkler-Stock, ſondern wird auch mit willkührlicher Strafe, nemlich einer ſolchen beleget, die auf das crimen falſi geſetzt iſt, und die ſich auf das Leben erſtrecken kann, oder doch Infamie bey ſich führet. Nicht weniger iſt, c) wie ich oben § 445. ſchon angeführet, er ſolcher Beſtrafung unterworfen, wenn er die Prämie untergeſchlagen, und fallit geworden iſt.

§ 6.

Beſtrafung des betrüglichen Schiffers.

Der Schiffer wird als ein Dieb geſtrafet, wenn er a) die ihm anvertrauten Güther, zufolge Connoſſements, nicht unabgekürzt liefert, und mit den Waaren nicht treu und ehrlich verfähret; (ſ. § 225. 251.) wenn er b) beym Einlaufen in einen andern Haven, auſſer Nothfall, zur Verbodmung des Schiffes ſchreitet, oder die Kaufmanns-Güther, und das Schiff ſelbſt wohl gar verkauft, und weichhaft wird; (ſ. § 248.) wenn er c) nicht bey ſeiner Zurückreiſe zur Rechnung kommen kann, oder dieſelbe betrieglicher und fälſchlicher Weiſe ausfertigt; (§ 254.) allermeiſt aber, wenn er d) durch muthwilliges an Strand ſetzen, durch die Verderbung des Schiffs und deſſen Ladung, und wohl gar durch deſſen Anzündung, und darauf ſich zugeeigneten Raub, die Rheder, Eigner und Aſſecuradeurs, als welche letztere, wie ich oben § 454. erwehnet, den erſtern allenfalls gerecht werden müſſen, in Schaden und Unglück bringet.

Das zuerſt a) genannte Verbrechen wird, nach der neuen Verordnung wegen des Ladens und Löſchens vom Jahre 1766 a. 7. mit Staupenſchlag, Brandmark, und Gefängniß im Spinnhauſe, auch, nach Befinden, und inſonderheit, wenn der

Dieb-

Diebſtahl mit Erbrechung der Schiffs-Luken verübet worden, mit dem Strange beſtrafet.

Auf das **zweyte** b) ſetzet der 32ſte Art. Tit. 14. P. 2. Stat. die Verbannung aus der Stadt Gebiete, und eine willkührliche Strafe, die ſich auch auf Leib und Leben erſtrecken kann. Geſtalt ſie in dem Hanſiſchen See-Rechte tit. III. art. 16. darauf in den Worten: **bis zum freyen Höchſten,** namhaft erſtrecket wird.

Auch c) in dem **dritten** Verbrechen iſt die Strafe der Infamie und Relegation art. 39. Stat. c. l. beſtimmet, und das Hanſiſche See-Recht tit. 12. art. 3. hat ſelbiges einem Diebſtahl verglichen.

Die d) **viertens** bemerkten, zum äuſſerſten Grad der Bosheit gekommenen, Thathandlungen führen dagegen den gröſſeſten Grad nicht nur der auf den Diebſtahl geſetzten Strafen, ſondern auch des Straſſen- und See-Raubes, und Mordbrennens auf den Rücken; und es wird überdies bey einem in Brand geſetzten Schiffe noch wohl ein Schandmahl am nächſten Strande bey uns aufgerichtet: Geſtalt ſolches in dem beyläufig angezogenen Exempel geſchehen, welches ſich im Jahre 1717 zu Cuxhaven mit dem Schiffer Johann Nobel zugetragen, welchen caſum ich, nach durchgeſehenen Actis, nunmehro, allen dabey vorgekommenen und erwogenen Umſtänden nach, in dem folgenden §pho vor Augen ſtellen will.

§ 7.
Exempel des Schiffers Nobel.

Dieſer Schiffer war lange mit den Gedanken umgegangen, das Schiff an die Seite zu bringen. Er eröffnete demnach dieſes ſein Vorhaben dem Steur- und Bootsmann; und verhehlte ihnen dabey nicht, daß ſolches geſchehen ſolle, um die verſiegelten Päckſchen mit Perlen und Scheren zu ſtehlen:

weßhalber er zu anfangs das Schiff verſenken wollte, endlich aber mit denenſelben die Verbrennung des Schiffes verabredete, auch dieſelbe würklich bewerkſtelligen ließ, und ſeinen Mitgehülfen ſagte: daß ſie die im Schiffe befindlichen Laden, und was ſie kriegen könnten, aus dem Schiffe nehmen ſollten. Nachdem alſo das Schiff in Brand geſtecket wurde, ging er ſelbſt ans Land; weil aber es nicht ganz war verbrandt worden, ſo begab er ſich wieder an daſſelbe, und, nach einem Verweiſe, warum es nicht ganz verbrandt wäre, ertheilte er die Ordre, daß das Schiff hinten und vorne anzuſtecken, und nahm die Päckſchen mit den Pretioſis in der Abſicht, ſelbige zu ſtehlen, zu ſich, und ſuchte dieſelben hie und da an Juden zu verkaufen: als zu welchem Ende er ſie aus den Schachteln herausgenommen, und dieſe ins Waſſer geworfen, ſie auch ſo lange verborgen hielte, bis ſie ihm bey der Arretirung und Viſitation von dem Gerichts-Diener wären abgenommen worden. Das Nieder-Gericht gab darauf am 13 Sept. 1717 die Findung dahin ab:

Daß er, als ein boshafter überwundener Brenner, mit dem Feuer vom Leben zum Tode zu bringen.

Und Ampliſſ. Senatus confirmirte, declarirte und extendirte dieſen Spruch am 15 October dahin:

Daß Gefangener und peinlich Angeklagter wegen deſſen, daß er zu Verbrennung des ihm anvertraut geweſenen Schiffes Gott-vergeſſener Weiſe, und in diebiſcher Abſicht die Ordre gegeben, und durch deſſen Verbrennung ſowohl die Intereſſenten in den größten Schaden geſtürzet, als auch ſich an die eingehabte Ladung dieblich vergriffen, und ſeine Leute davon mit zu ſtehlen animiret, ihm zur wohlverdienten Strafe, und andern dergleichen diebiſchen Pflicht- und Gott-vergeſſenen Frevelern, und Brandſtiftern, zum abſchreckenden Exempel, als ein boshafter überwundener

Brenner

Brenner und Dieb mit dem Feuer vom Leben zum Tode zu bringen, und, zu ſeiner ewigen Schande, eine Tafel, worauf dieſe boshafte That, nebſt der darauf an ihm exequirten Strafe, beſchrieben, zu Cuxhaven am Strande zum immerwährenden Schrecken an einen Pfahl aufgerichtet werden ſollte.

§ 8.

Strafen des Schiffs-Volks in Verbrechen, die auf dem Schiffe begangen werden.

Ich komme von einem criminellen Schiffer auf das gleich criminelle Schiffs-Volk, welches entweder ſelbſt gleiche Bosheit verübet, oder an ſeines Vorgeſetzten Verfahren Theil genommen hat.

Iſt demnach 1) von ſelbigen beym Laden und Löſchen eine Veruntreuung der Güther begangen, oder vorſetzlich etwas verſchwiegen, ſo wird es mit denſelben auf Leib und Leben ſich erſtreckenden Strafen beleget, welche dem Schiffer ſolchenfalls beſtimmet ſind. Immaaſſen der mehrmalen angeführte Artikel der neuen Verordnung Schiffer und Schiffs-Volks, ſo wie der Art. 38. Stat. h. ſie als des Diebſtahls ſchuldige ganz deutlich zuſammenſetzet. Und hat 2) einer oder anderer des Schiffs-Volks, beſonders der Steuermann, welcher mit dem Schiffer wechſelsweiſe das Ruder führet, ein Schiff muthwilliger und boshafter Weiſe auf den Strand geſetzet, oder ſonſt gefliſſentlich zur Verunglückung, und wohl gar zur Anſteckung deſſelben ſich angewendet, oder darinn gehehlet, und dazu geſchwiegen; ſo iſt ein ſolcher Böſewicht ebenfalls denſelben Strafen unterworfen, welche Räuber und Brenner in rechtlicher Ordnung zu gewarten haben. Und der vorangeführte Caſus giebt ein

Beyſpiel von der gerechten und geſchärften Juſtitz-Pflege, die ſich, nachdem der Steuermann flüchtigen Fuß geſetzet, auch auf einen ertappten Matroſen ähnlichermaaſſen erſtrecket hat.

§ 9.

Wie weit die Beſtraf- und Züchtigung des Schiffers an dem Schiffs-Volke auf der Reiſe gehe.

Wie weit der Schiffer ſeine Untergebenen an Gelde, und durch Züchtigen, bey ihren Vergehungen auf dem Schiffe beſtrafen, auch gar aus dem Schiffe an Land ſetzen könne, davon habe ich ſchon § 262. u. f. das Nöthige geſaget; und ich füge hier nur noch hinzu, daß die Setzung in die Boye auf Waſſer und Brodt, das ſogenannte Lerſen, von der Rahe fallen und Kiel holen, die gewohnten Strafen ſind, womit ſie auf friſcher That, wenn ſie ungehorſam und frevelhaft ſich bezeigen, auf den Schiffen können beleget werden. Und dieſe kommen alſo nicht zur Ober-Richterlichen Erkenntniß, ſo wie auch nicht die Zuckung des Meſſers, wofür dem Thäter, iedoch wohl nur auf Kriegs- oder bemannten Commandeur-Schiffen, die Hand mit dem Meſſer an den groſſen Maſt genagelt wird, und er dieſes durch jene ziehen muß. Hingegen wird a) das Entlaufen mit dem Lohn, b) eine gefährliche und muthwillige Abweſenheit aus dem Schiffe, wodurch Schaden entſtehet, oder das Schiff wohl gar untergehet, und iemand im Schiffe todt bleibet, und c) die dem Schiffer verſagte Hülfe in der Noth, und beym Gefechte gegen einen Freybeuter bey Admiralſchaften, zu der Gerichte Beſtrafung vorbehalten; und das erſte ſolcher Vergehen mit Waſſer und Brodt, (und zwar iezo nicht mehr in der Frohnerey, wie Art. 21. Stat. im Munde führet, ſondern auf der ſogenannten Roggen-Kiſte, als der iezigen für Soldaten und Matroſen beſtimmten Züch-

tigungs-

tigungs-Stelle) mit oder ohne Verweiſung, gebüſſet.[b]) Desgleichen auch[c]) das zweyte, nach Art. 29. Stat. h., alſo beſtrafet wird. Und weil ſich nicht wohl zutragen kann, daß die muthwillige Abweſenheit eines, oder des andern, Matroſen einen ſolchen Schaden verurſachen kann, dabey das Schiff unterginge, oder der Menſchen Leben Gefahr liefe, ſo hat auch wohl keine Todes-Strafe iemals Platz gefunden, welche ſonſt in beſagtem Art. 29. darauf geſetzet iſt.[d])

So giebt auch wohl die verſagte Hülfe und Wehre, bey ietzigen faſt nicht mehr getroffenen Admiralſchaften, zu der Leibes-Strafe, welche, nach dem 22ſten und 43ſten Artikel, allenfalls darauf angeordnet iſt, keine Veranlaſſung mehr. Und trägt es ſich zu, daß das Schiffs-Volk dem Schiffer in der Hülfe gegen einen Caper nicht beyſtünde, ſo iſt wohl die Roggen-Kiſte und Verweiſung alles, was gegen ſie verfüget wird.

§ 10.

Allgemeine criminelle Verbrechen der Schiffer und Schiffs-Leute.

Was aber endlich diejenigen Verbrechen, als Verrath, Meuterey, Raub im Bergen, Verwundungen, die tödt-

b) Nach dem Hanſiſchen Schiff-Rechte tit. 4. a. 35. ſoll ihm ein Boßhaken auf die Backen gebrannt werden.

c) Das Hanſiſche Schiffs-Recht tit. 4. a. 18. beſtimmt das Gefängniß mit Waſſer und Brodt auf ein ganz Jahr hindurch. Allein in dem Hamburgiſchen erwehnten Gefängniß würde dieſes unleidlich ſeyn.

d) Ich glaube auch nicht, daß eines Steuer- oder Haupt-Bothsmanns Abweſenheit ſo weit gehen kann. Und führet Herr Langenbeck ein Exempel von Danzig an, deſſen Kuricke in not. zu dem vorangeführten art. 18. des Hanſiſchen See-Rechts erwehnet, da nemlich vier Matroſen, durch deren Abweſenheit im Jahre 1739 ein Schiff geſcheitert, weiter nicht, als mit einem halbjährigen Gefängniſſe auf Waſſer und Brodt, beſtrafet worden.

lich ſind, Niederſchlag, und alle ſolche delicta, die in oder auſſerhalb Schiffs ausgeübet werden, und wohin beſonders das auch am Lande nicht ungewöhnliche Backenſchneiden der Matroſen gehöret, anbetrifft, die, wenn ſie von andern verübet worden, zu den an Leib und Leben zu ahndenden Treuloſigkeiten und Thathandlungen in dem vierten Theile Statuti gerechnet werden; ſo müſſen auch Schiffer und Schiffs-Volk zu öffentlicher fiſcaliſchen Anklage und peinlichen Verurtheilungen in diejenigen Strafen dargeſtellet und vorgeführet werden, deren Beſtimmung bey andern Miſſethätern ich in der vierten Abtheilung von Gerichten und Rechten, hauptſächlich § 88. § 94. § 119. § 135. und § 141. ſtufenweiſe angemerkt habe.

§ 11.

Und dieſes iſt alſo der Schluß der ganzen Abhandlung von den Handels- und See-Rechten, zu welchen ich übrigens unſerer rechtserfahrnen Gelehrten Verbeſſer- und Ergänzungen zu denjenigen mir ausbitte, die ich ſelbſt am Ende dieſes Theils gleich ietzund annoch anfügen werde.

Verbeſſer-

Verbeſſer- und Ergänzungen zu der zwoten Abtheilung von den Schiffs- und See-Rechten.

Seite 102. § 247. muß heiſſen: wofern es zu des Schiffes Beſten gekommen.

S. 104. iſt zu leſen: noch auf den Fall, da er in dem beſtimmten Haven ꝛc.

Daſ. § 251. l. in dem 38ſten Artikel.

S. 114. § 264. l. dieſer 26ſte Artikel.

S. 130. § 286. l. daß, wenn der Schiffer, oder ſeine Rheder, ihrer Verbindlichkeit ꝛc.

S. 132. § 290. l. und im Schiffe keinen andern Raum ꝛc.

S. 192. § 324. l. zum Auſſegeln an die Stadt bewerkſtelliget werde.

S. 243. § 359. l. ſondern er hat auch ꝛc.

S. 266. § 386. l. die Procedure ꝛc.

S. 284. § 405. l. ein Vorzugs-Recht demjenigen beſtimmt iſt, der zur Reparation ꝛc.

S. 285. l. und auf die übliche Zinſen vom erhobenen Proceß an ꝛc.

S. 286. § 408. l. und kein weiterer Anſpruch ꝛc.

S. 292. § 416. ſtatt § 405. l. 410.

Daſ. l. S. 29. und 38. angeführet haben, zu ſagen angefangen iſt, vor ꝛc.

S. 294. § 418. l. Einige allgemeine Vorerinnerungen.

S. 304. add. am Ende: Und ſolchergeſtalt iſt auch in der neuen Königl. Preußiſchen Aſſecuranz- und Havarey-Ordnung d. d. Berlin den 18 Febr. § 15. verordnet, daß zwar die vergönſtigte Verſicherungs-Geſellſchaft ein Ausſchlieſſungs-Recht in Anſehung aller anderen etwa zu errichtenden Geſellſchaften, nicht aber in Anſehung einzeler Verſicherer haben, und alſo ein ieder Unterthan die Freyheit zu verſichern, und Verſicherung zu nehmen, habe, wo und von wem er wolle. Ich habe dieſes Geſetz allererſt währenden Druckes zu Geſicht bekommen, und es iſt hauptſächlich wegen der gedachten Compagnie neulichſt publiciret. Es kommt mit dem von mir vielfältig angeführten Preußiſchen See-Rechte meiſtentheils, noch mehr aber mit unſerer Hamburgiſchen Aſſecuranz-Ordnung überein, die aber auch, bey vorhabender Revidirung, daraus noch ein und anderes nehmen könnte.

S. 311. nach: bisweilen vereinigen, iſt hinzuzuſetzen: und wovon ich § 440. noch nähere Auskunft geben werde.

S. 330. § 432. l. ſo wie ſie der Aſſecurirte ꝛc.

S. 332. § 432. am Schluſſe: Und eben dieſe Gefahr trägt auch der Aſſecuradeur, wenn ein Schiff unterweges nach anderen Orten, als den beſtimmten Löſchungs-Plätzen, Güther eingenommen, auch in Anſehung Lad- und Löſchung ſolcher Güther. Ich habe bey der Befrachtung § 290. ein merkwürdiges Exempel ſolcher beſtimmten Einladung angeführet, und die in der Certepartie muß ausgedruckt werden: nach der es aber auch billig iſt, daß es dem Aſſecuradeur zu guter Treue in der Police gemeldet werde, ſo wie, ſolches zu verordnen, die Abſicht bey der neuen Aſſecuranz-Ordnung vorwaltet. (ſ. § 426.)

S. 347. § 440. nach dem Worte auszulöſchen: Eines oder das andere aber muß denn auch vor NB. der Zeichnung der Police geſchehen, und das, was hinzugethan, muß in derſelben deutlich angefüget und niedergeſchrieben werden. Wenn aber iemand, nach bereits geſchloſſener Aſſecuranz und geſchehener Unterſchreibung der Police, noch einige Clauſuln, oder eine neue Bedingung derſelben, hinzuſetzen will; ſo ſind nur allein diejenigen, welche dieſe Condition unterſchreiben und annehmen, dazu verbunden; andere aber, die ſolche nicht unterzeichnen wollen, im geringſten nicht deswegen gehalten. (Hamb. Aſſec. Ordn. tit. 4. a. 12.) Und hierüber iſt mir nachſtehender, bey unſerer Admiralität zu Behuf einer abſolutoriæ für die Aſſecuradeurs im Jahre 1750 erörterter, Caſus zu Geſichte gekommen:

1. Es hatte nemlich Burchard Fixen von Jorge Jencquel junior und andern, für ſich oder fremde Rechnung, auf das $\frac{1}{3}$ Part des Caſco vom Schiffe, genannt Chriſtianſand, geführet von Schiffer Hans Page, oder einem andern, ſo von Chriſtianſand in Norwegen nach Witthaven in Engelland abſegeln ſollen, und welches auf 9000 mk in 5 ß Stücken taxiret worden, ſolche 9000 mk ſich verſichern laſſen. Dieſes Schiff war kurz nach der Abreiſe, zufolge der abſeiten des Schiffers und ſeiner Officiers zu Lerwick auf Zetland vor dortigem Admiralitäts-Gericht gethanen Declaration, in der Gegend der Zetländiſchen Inſeln verunglücket, und der Schade, nach der Diſpache, auf 8538 mk 12 ß berechnet, welchen demnach Aſſecuratus von ſeinen Aſſecuradeurs, die ſich der Zahlung erwehrt hatten, gerichtlich einklagte.

2. Die Aſſecuradeurs ſetzten dieſen unter andern zu Begründung einer exceptionis deficientis intereſſe & damni angeführten factis, die aber erledigt wurden, allermeiſt den Haupt-Umſtand entgegen, daß in der Verklarung gar nicht ſtünde, daß ein von Chriſtianſand in Norwegen nach Witthaven in Engelland deſtinirtes

Schiff

Schiff verunglücket ſey, ſondern daß es ein von gedachtem Chriſtianſand nach Dublin in Irrland beſtimmtes geweſen, auf welches ſie nicht gezeichnet hätten, und weſſen Schickſal alſo nicht von ihnen könnte getragen werden.

3. Replicando brachte darauf Kläger zum Beweiſe, daß das verunglückte Schiff wirklich das quäſtionirte ſey, einmal ein Atteſt des Copenhagenſchen Aſſecuranz-Comtoirs, und zweytens eine Auſſage des Schiffers Page, ſo vor Präſidenten, Bürgermeiſtern und Rath in Chriſtianſand geſchehen, ad Acta; in deren erſterem bezeuget wurde, daß die beſagte Aſſecuranz-Compagnie in dem erwehnten Schiffe ebenfalls auf Caſco und Ladung die Summe von 4200 Rthlr. verſichert, und daß zwar ſolches nach Witthaven in Engelland, aber NB. mit dem Beyfügen deſtinirt geweſen, daß der Schiffer erſt an einen Ort in Irrland einlaufen ſollte, um allda einen Lootſen einzunehmen; und, da nun ſolches Schiff auf dieſer ſeiner Reiſe unter Hittland verunglücket, die verſicherte Summe ſey bezahlet worden: in dem zweeten aber der Schiffer declarirte, daß die ihm von ſeinem Principali ertheilte Ordre dieſe geweſen, nach Witthaven, falls er ſo weit kommen könnte, zu ſegeln, ſonſten aber dabenebenſt Dublins-Bay, oder Irrland, zur Sicherheit der Segelung zu ſuchen, um von dannen einen Lootſen nach Witthaven einzunehmen. Und mit dieſem Beweiſe meinte denn nun der Kläger um ſo mehr auszulangen, als er behaupten zu können glaubte, es ſey klar und offenbar, daß bey der dem Schiffer ertheilten Ordre nicht allein nichts gefährliches, und zum etwanigen Nachtheil der Aſſecuradeurs abzielendes, intendiret worden, ſondern daß vielmehr, durch die zur Sicherheit der Segelung committirte Einnehmung eines Lootſen, das Intereſſe letzterer zu gleicher Zeit mit beſorget worden. Wornächſt er denn aber auch den Schluß machte, daß dieſer Umſtand, nach der eigentlichen Bewandniß des gegenwärtigen Falles, in keine Conſideration kommen könne. Denn, da Beklagte die ganze Reiſe von Chriſtianſand in Norwegen bis Witthaven in Engelland verſichert, und das quäſtionirte Schiff auf dem nächſten und gerade dahin führenden Wege, bevor es ſo wenig en faveur Dublin, als einigen andern Hafens in Irrland, weder zur Rechten, noch zur Linken, ausgewichen, bereits verunglücket, ſo folge unwiderſprechlich, daß Beklagte für dieſen von ihnen übernommenen Riſico einſtehen müſſen. Daß aber die von dem Schiffer von Chriſtianſand ab Nordwerts um genommene Tour nach Witthaven in Engelland der nächſte und füglichſte Weg ſey, ingleichen daß bis auf die Gegend der Zettländiſchen oder Hittländiſchen Inſeln, allwo das Schiff verunglücket, in Anſe-

hung einer nach Dublin, oder Witthaven, zu dirigirenden Reiſe kein Unterſchied ſey, ward von ihm für eine Wahrheit ausgegeben, welche durch einen einzigen Blick in die See-Charte beſtätiget werde.

4. Allein der Kläger hatte in der That durch die beregten Atteſte für die Aſſecuradeurs die Sache, ſich zum Nachtheil, in ein vortheilhaftes Licht geſetzet. Denn, ob ſie gleich duplicando das Schiff nicht mehr entkennen konnten, worauf von ihnen gezeichnet worden, ſo hatten ſie iedoch ein offenes Feld zu Beſtreitung der Klage erhalten. Sie bemerkten demnach zuerſt die Argliſtigkeit des aſſecurirten Principalis, Ole Mörcken, im folgenden Zuſammenhange: Der Aſſecuranz-Compagnie in Copenhagen, welcher das quäſtionirte Schiff näher, mithin bekannter war, als den Beklagten, läßt er durch eben den Corfiz Bräm, der ſich mit der hieſigen Aſſecuranz befaſſet hat, in der Police ganz ausdrücklich kund thun: das zu verſichernde Schiff ſey ſo ſchlecht und untüchtig, daß es, ſeiner eigenen Vermuthung nach, nicht einmal ſo weit, als bis nach Witthaven in Engelland, kommen könne, ſondern, zu ſeiner Sicherheit, und zur Einnehmung eines Lootſen, nothwendig an einen Ort in Irrland einlaufen müſſe, welche Ordre er denn dem Schiffer Hans Päge will ertheilet haben: Dahingegen erwehnet er in der Police, welche er den Beklagten hier in Hamburg zur Unterzeichnung präſentiret, dieſen Umſtand mit gar keiner Silbe; denn er konnte vorher ſehen, daß kein einziger von hieſiger Börſe auf ſein ſo miſerables Schiff zeichnen würde, oder daß ihm wenigſtens eine Prämie abgefordert wäre, die ihm nicht angeſtanden: deswegen läßt er die Aſſecuradeurs in der Vermuthung, daß ſein Schiff die kleine Reiſe von Chriſtianſand nach Witthaven in einem weg thun könne. Gleichwie nun die Aſſecuranz-Compagnie in Copenhagen ohne allen Dank hat bezahlen müſſen, weil ſie die ſchlechten Umſtände des Schiffes von dem zu aſſecurirenden Ole Mörcke erfahren, und unter der ausdrücklichen Bedingung gezeichnet hatte, daß das Schiff, ſeiner Unſicherheit halber, in einen Ort in Irrland einlaufen müſte, wobey es hernach verunglücket iſt; alſo dürfen und müſſen Beklagte gegentheils, der Vernunft und den beſchriebenen Rechten nach, nichts bezahlen, weil ſie die ſchlechte Beſchaffenheit des Schiffs nicht vorher gewußt, und nicht unter angeregter, ſondern unter gegenſeitiger Bedingung, laut ihrer Policen, gezeichnet haben. Es hat alſo der Aſſecurirte gar nichts zum Beſten der Aſſecuradeurs gethan. So war auch die Route von Chriſtianſand nach Witthaven mit der nach Dublin nicht dieſelbe. Die See-Charten beweiſen das Gegentheil, und aus der Verklarung erhellet, daß das Schiff ſchon weit von Zettland, oder Hittland,

land, ab gewesen, als es durch Sturm wieder dahin getrieben, und dabey verunglücket iſt. Wann nun das Schiff von Zettland, oder Hittland aus, die Seite nach Witthaven in Engelland, und nicht die Gegen-Seite nach Dublin in Irrland genommen hätte; ſo wäre der Wind, welcher ihm auf der Seite nach Irrland und Dublin contrair geweſen, und deſſen Verunglückung verurſachet, ſelbigem auf der andern Seite nach Engelland und Witthaven favorabel geweſen, und hätte folglich deſſen Verunglückung verhindert.

5. Bey dieſen Umſtänden reducirte ſich demnach die ratio decidendi alleinig auf die Frage: **Ob nicht von dem aſſecurirten Theil bey der Unterzeichnung der Hamburgiſchen Police, ſo wie bey der Copenhagiſchen geſchehen, der Umſtand des Schiffs, und der Nothwendigkeit, in Irrland, zu Einnehmung eines Lotſen, einzulaufen, hätte müſſen mit eingerücket werden, wenn die hieſigen Aſſecuradeurs zur Zahlung eben ſo, wie die Copenhagenſche Compagnie, hätte ſollen verpflichtet werden?** Und dieſe Frage konnte denn wohl nicht anders, als mit Ja, beantwortet werden, folglich gaben die angeführten Artikel unſerer Aſſecuranz-Ordnung den Grund zu der am 5ten November abgeſprochenen Urthel: "Daß Beklagte von angeſtellter Klage zu "entbinden, die Unkoſten aber aus bewegenden Urſachen zu com"penſiren."

S. 359. am Ende des § 448. ſetze ich nachfolgendes annoch hinzu: Wiewohl mir doch auch ein Caſus vorgekommen, da, nach angeſtellter Reclame geborgener Güther, ſich gezeiget, daß ein Aſſecuradeur ein mehrers ausgezahlet, als der Schade ſich belaufen. Und dieſer iſt folgender:

1. Garlieb Helwig Syllem hatte im Jahre 1762 dem Hinrich Wilhelm Lütkens auf 10 Stück Brauntewein, welche mit dem Holländiſchen Schiffe, Fortuna, von Bordeaux anhero gebracht werden ſollten, 800 ℳ Bco. gezeichnet.

2. Nach entſtandener höchſtgegründeten Vermuthung, vielleicht auch vorgängig eingegangenen Nachrichten, daß dieſes Schiff verunglücket ſeyn mögte, ließ Lütkens von Sillem, nach Maaßgabe des Art. 1. Tit. 11. der hieſigen Aſſecuranz-Ordnung, die Erſetzung des Schadens mit 92 pCt. fordern. Sillem ſchrieb ihm alſo im October beſagten 1762ſten Jahres ſelbige mit 736 ℳ in Bco. ab.

Da ſich aber in der Folge gefunden, daß verſchiedene von dieſen verſicherten Stücken Brauntewein wiederum ans Land getrieben, und Lütkens, nach Abzug aller Unkoſten, aus deren Verkaufe annoch einen Ueberſchuß von 227 ℳ 15 ß Bco. gezogen, ſo hatte

 Sillem

Sillem um die Auskehrung dieſes Provenu bey Lütkens verſchiedene Anrege gethan; allein ihn dazu nicht vermögen können: wesfalls er denn Condictionem indebiti bey der löblichen Admiralität anſtellte: und, nach fruchtlos gehaltener Commißion, welche Beklagter ſich ausgebeten hätte, wurden dieſem am 11 Sept. 1766. exceptiones peremtoriæ injungiret, wovon er zwar ad Ampliſſ. Senat. appellirte: daſelbſt aber ſolcher Spruch am 19 Jan. 1767 confirmiret wurde.

3. Beklagter ſuchte ſich nun in einen Schalk zu wickeln, und, als am 18ten May dem Kläger der rechtliche Beweis, daß Bekl. die wieder zurückgeforderten 227 m̃ 15 ß Bco. würklich empfangen, war injungiret worden, er auch ſolchen Beweis durch die producirte Diſpache, und darunter von den Deputirten, welche die Reclame der geborgenen Güther beſorget, geſetzte Quitirung geführet, ſo wollte Beklagter den Kläger mit einem Eyde beſchweren: der Schade ſey nicht mit 92 pCt. abgemacht, und dabey nicht ausdrücklich conditioniret worden, daß das Geborgene für ihn, Lütkens, bleiben ſolle, welcher an ſich frivolen, auch contra rem judicatam anlaufenden Eydes-Deferirung aber, die zugleich ein Geſtändniß des Empfangs in ſich enthielt, Kläger nur überhaupt widerſprach, und am 21ſten März 1767 die obſiegliche Urthel erhielt: daß Beklagter die eingeklagten 227 m̃ 15 ß Banco, benebſt den Zinſen von Zeit der erhobenen Klage, innerhalb 14 Tagen an Klägern zu bezahlen, auch alle verurſachte Gerichts- und Procuratur-Koſten, ſalva moderatione, zu erſtatten ſchuldig. V. R. W.

S. 359. § 450. muß die Beziehung auf den 437ſten u. f. §phos geſchehen.

S. 397. l. luce meridiana clarior.

S. 404. am Schluſſe des § 460. add. Und da der Aſſecuradeur, nach dem, was ich vorhin § 425. von dem weſentlichen Inhalte einer Police angeführet, die Zeit wiſſen muß, von welcher ſein Riſico anfänget, (ſ. § 433.) ſo bringet es die Natur der Sache auch mit ſich, daß, wenn die Zeit nicht genennet werden kann, z. E. wenn die Verſicherung auf die Rückreiſe eines noch nicht angekommenen Schiffes im voraus geſchiehet, in der Police ſolcher Umſtand angezeiget werden müſſe. (Hamb. Aſſec. Ordn. tit. 4. a. 14)

S. 406. am Ende des § 462. kommt dieſer Zuſatz: Ich kann dieſem Exempel noch einen ganz neuen, in Senatu zwar entſchiedenen, aber anmaaßlich an die höchſten Reichs-Gerichte gezogenen, Vorfall in Sachen Peter His und Sohns, mand. nom. Hermann Hinrich Roeck in Lübeck, gegen Claus Cornelius Moddermann und Sohn, Beklagte, hinzuſetzen, weſſen Verhältniß dieſe iſt:

1. Der

1. Der Kläger Befehlshaber hatten durch ein Schreiben vom 21ſten May 1763 die Beklagten erſucht, auf $\frac{1}{8}$ Part Caſco des Schiffs, die Perle, und des Schiffers Gerhard Hermann Thomſen, von Reval nach Lübeck beſtimmt, 800 Rthlr. Cour. veraſſecuriren zu laſſen, und von Beklagten war die Antwort am 22ſten May ertheilet, daß ſie ſolche Aſſecuranz nach dem Pfingſtfeſt, welches auf ſolchen 22, 23 und 24ſten May einfiel, beſorgen wollten. Kläger hatten am 24ſten ferner auf noch ein ander $\frac{1}{8}$ Part zu 800 Rthlr. den Auftrag zur Aſſecuranz gegeben, und ſie war zu 1 pCt. über beyde Summen beſorget, und zwar ſelbſten übernommen, aber keine Police unterzeichnet, noch eingeſendet. Es kam nun am 28ſten May zu Lübeck die Nachricht ein, daß das Schiff am 28ſten aus Reval abgegangen, aber auch denſelben Tag geſtrandet, und dieſe data wären durch die Correſpondenz und die Verklarung des Schiffs-Volks bewieſen; Beklagte aber ſetzten, als ſie gerichtlich über die Bezahlung des reinen Schadens belanget wurden, theils die Einrede der übergangenen guten Mannſchaft, theils den Mangel der Schiffs-Documenten entgegen; und, als replicando dieſen Einreden die abhelfliche Maaſſe gegeben war, ſo wurde von Löbl. Admiralität am 2ten April 1767 die hauptſächliche Handlung dem Beklagten injungiret, dieſer Spruch auch bey Ampl. Senatu am 27ſten November confirmiret.

2. In peremtoriis bemühten ſich Beklagte, aus gewiſſen ihnen gewordenen Nachrichten zu behaupten, daß das Schiff ſchon am 10ten May 1763 geſtrandet, mithin Kläger ſolches, wo nicht am 24ſten May gewußt, doch wenigſtens aus allen Umſtänden vermuthet habe; und ſie opponirten alſo exceptionem doli, zu weſſen Beweis, nachdem Kläger bloshin den 9ten Artikel des 5ten Titels der Aſſecuranz-Ordnung entgegen geſetzet, und in omnem eventum ſich zum Reinigungs-Eyde erkläret, ſie in duplicis Beweis-Artikel, worüber 8 Zeugen abzuhören, übergaben, aber damit nicht zugelaſſen, ſondern der Klägere Befehlgeber, daß er bey Aufgebung der Verſicherung von dem Schaden und Verluſt des Schiffs nichts gewußt, auch überall keine andere Nachricht von dem Schiffe und Schiffer gehabt, als welche er in den Briefen vom 24ſten und 27ſten May 1763 angezeiget, eydlich zu erhärten, am 5ten April dieſes Jahres ſchuldig erkannt worden.

S. 478. § 497. am Schluſſe: Und dieſes wird auch durch den caſum erhärtet, welchen ich zu § 440., in Sachen Fixen gegen die Aſſecuradeurs, angeführet habe, wo nemlich dieſen die gleich anfänglich gehabte Abſicht war verhehlet worden, daß der Schiffer, zu

Einnehmung eines Lootſen, einen Umweg ſuchen ſollte, der ihm mit Sicherheit an den endlichen Löſchungs-Platz brächte.

S. 507. § 517. iſt noch am Schluſſe wegen der Liege-Tage nachſtehendes einzurücken:

Da ich hier von den Liege-Tagen zuletzt geredet, ſchickt es ſich hier am beſten, ein einförmiges principium darüber nachzuholen, welches, wie ich es dem Herrn Langenbeck, als perito in arte, S. 152. und 153. wörtlich nachſchreibe, dieſes iſt:

Das Intereſſe der Liege-Tage beſtehet in den Monats-Geldern, in dem Koſt-Gelde, *Intereſſe moræ*, und der Schlittage des Schiffs, als wornach der Calculus eingerichtet werden mag. Wenn aber die Schuld an dem Schiffer, daß er ſein Schiff nicht gebührend verſehen, oder ſein Volk noch nicht völlig an Bord hätte, bleiben die Liege-Tage für Rheder Rechnung. Es iſt mir bekannt, daß wegen der Liege-Tage, oder Winter-Lager, wenn ein Schiff irgend befrieret, (als zu Archangel, ietzo auch zu Petersburg und Cronſchlot,) und Winter-Lager halten muß, viel Diſput und differente Meynungen ſeyn, für welche Rechnung dieſe Liege-Tage ſeyn ſollen, inſonderheit, daß viele in der Perſuaſion ſtehen, daß ſolche in Avaria groſſa gehören. Ich laſſe einem ieden gerne ſeine Meynung; auſſer dieſem aber, was vorhin, wegen der Schuld des Schiffers, oder des Befrachters, angeführet, iſt wegen der Liege-Tage meine unvorgreifliche Meynung, daß zu diſtinguiren, ob die Liege-Tage durch den ordentlichen Lauf der Natur cauſiret, oder durch äuſſerliche Gewalt; in dem erſten Falle bleiben ſie ie und allewege für Rheder Rechnung, welches man klärlich daher erkennen kann, daß, es möge ſo lange dauren wie es wolle, die dadurch cauſirten Liege-Tage für Rheder Rechnung bleiben, darum, weil ſolches aus dem Laufe der Natur entſtehet; und woraus unwiderſprechlich, da Wind und Froſt ebenfalls natürlich, daß auch gleiches Recht hierinn ſtatt finden, und dem Befrachter ſolches nicht zur Laſt kommen könne. Wenn aber äuſſerliche Gewalt, als Detention, Aufbringung, Schiffbruch, ſchwere Lecken, oder Strandung dazu kommt, ſo gehören die Liege-Tage unter Avaria groſſa.

Ich bin, gleich Herr Magens S. 81., der die Sache aus der Erfahrung ſehr wohl verſtanden, damit einig, daß die letztere Art von Liege-Tagen in *Avaria groſſa* gut gethan zu werden gehöre, wenn es nemlich erhellet, daß der Schiffer und das Volk nicht blos zufälliger Weiſe, und weil ſie nicht anders thun können, bey dem Schiffe geblieben, ſondern daß ſie, um des gemeinſchaftlichen Beſten, und der Erhaltung von Schiff und Ladung willen, willkührlich und wohlbedächtlich ſolches zu thun erwählet, und einer auſſerordentlichen

lichen Arbeit ſich ſelbſten unterzogen haben, bey welchen Fällen, wenn deren Koſt- und Monat-Geld nicht fortlaufen ſollte, nichts anders zu erwarten ſtünde, als daß ſie es gar bald abandonniren würden.

Bey der Anhaltung eines Schiffes in Krieges-Zeiten, um zu unterſuchen, ob es contrebande Güther an Bord habe, oder nicht, würde die Ladung der Entwendung unterworfen ſeyn, wenn das Volk nicht an Bord bliebe, um ſelbige zu bewahren, und auf deren Freygebung würde ſie nicht ſo geſchwinde von da zu helfen ſeyn, wenn erſt neues Volk wieder geſuchet werden ſollte, und alſo, weil das Beybehalten des Volks zur Sicherheit und zum Beſten der Ladung ſo nothwendig iſt, gehöret auch dieſelbe mit zum Koſt- und Monats-Gelde zu contribuiren.

In dem Falle einer Schiffs-Befrierung halte ich auch dafür, daß ſolche Liege-Tage nicht in Havaria groſſa zu belaſten ſind, wohl aber doch ſo viel, als etwa der Schiffer erweiſen könne, daß er mehr Volk, als er ſonſt nöthig gehabt, dazu an Bord behalten, um Schiff und Ladung bey dem Eisgange zu präſerviren, oder ſo viel, als er für auſſerordentliche Arbeit bezahlet habe.

Und wie oben wegen des Betrages, oder Werthes der Liege-Tage es heiſſet: daß der Calculus davon gemacht werde durch Zuſammenſetzung des Monats- und Koſt-Geldes für das Volk, Intereſſe moræ und Schlittage des Schiffers, ſo unterſcheide ich hierbey, und gebe zu, daß auf ſolche Art der Calculus von Liege-Tagen berechnet wird, wenn ein Befrachter vom Schiffe, um ſeines beſondern Vortheils willen, längeren Gebrauch von dem Schiffe machet, als nöthig geweſen. Denn da iſt es gewöhnlich, für die Schlittage an dem Schiffe etwas gut zu thun; aber in denen Fällen, wovon allhie die Rede iſt, müſſen die Eigenthümer von Schiffen die Schlittage und Beſchädigung am Schiffe, Tauen ꝛc., ſo wie die Eigenthümer der Ladung das Verderben ihrer Waaren, jede beſonders tragen. Und dieſes wird zur Erläuterung unſerer Aſſecuranz-Ordnung tit. 5. a. 2. 3. und 4. hinreichend ſeyn, die ich hier in einen Zuſammenhang habe bringen wollen.

Auf S. 514. 515. und 516. ſind die Paragraphi umzuſetzen. Der § 534. wird der erſte, der § 532. der zweete, und der § 533. der dritte. Und ſo iſt der im Druck verſetzte Zuſammenhang, nebſt der Verbindung mit dem folgenden § 535, in ſeiner behörigen Ordnung wieder hergeſtellet.

Ende des Siebenten Theils.

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google